

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ОЛЕСЯ ГОНЧАРА

На правах рукопису

Максiмчук Олександр Степанович

УДК 658.589:338.46(043.3)

**ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНИЙ МЕХАНІЗМ
ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ СФЕРИ ПОСЛУГ**

Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

Дисертація на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Науковий керівник –
Гринько Тетяна Валеріївна,
доктор економічних наук,
професор

Дніпропетровськ – 2015

ЗМІСТ

| | |
|--|-----|
| ВСТУП | 3 |
| РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНОГО МЕХАНІЗМУ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ СФЕРИ ПОСЛУГ | 12 |
| 1.1. Теоретичні засади інноваційного розвитку підприємств сфери послуг у сучасних умовах | 12 |
| 1.2. Інструменти та методи механізму інноваційного розвитку підприємств сфери послуг | 45 |
| 1.3. Регулювання інноваційної діяльності підприємств сфери послуг ... | 64 |
| Висновки до першого розділу | 83 |
| РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ОСОБЛИВОСТЕЙ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ВІТЧИЗНЯНИХ ПІДПРИЄМСТВ СФЕРИ ПОСЛУГ | 86 |
| 2.1. Оцінка тенденцій розвитку підприємств сфери послуг в Україні ... | 86 |
| 2.2. Аналіз інноваційного розвитку транспортних підприємств | 106 |
| 2.3. Дослідження факторів чутливості інноваційного розвитку підприємств сфери послуг | 122 |
| Висновки до другого розділу | 155 |
| РОЗДІЛ 3. НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНОГО МЕХАНІЗМУ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ СФЕРИ ПОСЛУГ | 158 |
| 3.1. Методичні підходи до вдосконалення процесу управління залученням інновацій на підприємствах сфери транспортних послуг ... | 158 |
| 3.2. Удосконалення організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку підприємств сфери послуг | 186 |
| 3.3. Перспективи впровадження інноваційних процесів на транспортних підприємствах України | 209 |
| Висновки до третього розділу | 226 |
| ВИСНОВКИ | 228 |
| СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ | 231 |
| ДОДАТКИ | 258 |

ВСТУП

Актуальність теми. Сучасні світові тенденції економічного розвитку країн та формування постіндустріальної економіки нерозривно пов'язані з розвитком сфери послуг, яка відіграє найважливішу роль у задоволенні потреб суспільства і включає велику кількість галузей, зокрема таких, як: транспорт, зв'язок, торгівля, освіта, охорона здоров'я, культура тощо. Ці галузі формують інфраструктуру цілісного комплексу національної економіки, що дає підстави сприймати їх у сукупності як окремий сектор. За даними Міжнародного валютного фонду обсяг усіх видів послуг на початку XXI ст. склав приблизно 1500 млрд. доларів, що становить близько 70 % від загального результату світового виробництва.

У сучасних умовах в Україні розвиток підприємств сфери послуг набуває особливого значення, що пов'язано з реструктуризацією галузевої структури економіки. Від розвитку підприємств сфери послуг залежить якість життя суспільства, економічне зростання та позиція України на світовому ринку послуг. Успішний розвиток підприємств сфери послуг уможливорюється винятково за умов впровадження інноваційної моделі розвитку, що передбачає пошук інноваційних методів і технологій управління, здатних пришвидшити адаптацію цих підприємств до новітніх досягнень науки.

Інноваційні процеси нині набувають все більшої значущості, при цьому їх основні завдання спрямовані на досягнення підприємствами конкурентних переваг і максимальне задоволення попиту споживачів у високоякісних товарах та послугах. Інновації у сфері послуг не отримали належного розвитку (особливо це стосується малих і середніх підприємств) не лише через обмеженість фінансових ресурсів для їх впровадження, але й зважаючи на те, що необхідною умовою успішного розвитку є формування та використання його цілісного організаційно-економічного механізму, що

передбачає впорядкованість наявних елементів і досягнення ефективності від їх взаємодії.

Проблеми розвитку підприємств сфери послуг є предметом уваги в багатьох працях вітчизняних і зарубіжних вчених. Велике теоретичне та практичне значення мають наукові роботи Г. Башнянина, Г. Беккера, Т. Бурменко, Б. Вейсборга, Г. Вострова, Н. Даниленко, Б. Данилишина, В. Гросула, О. Грицай, В. Гейца, В. Козика, І. Крючкова, О. Моргулець, П. Микитюка, М. Маниліча, Дж. Мінцера, Г. Максименко, В. Опаріна, Я. Остафійчука, С. Онишко, І. Совершенної, В. Федосова, А. Філіпенко, Л. Харсуна та інших. У працях наведених авторів досліджено методичні, теоретичні і практичні аспекти розвитку сфери послуг в Україні та світі, проте недостатньо обґрунтованими залишаються моделі і механізми розвитку, які б забезпечили вибір та успішну реалізацію стратегій.

Методично значущими відповідно до проблематики дисертації є напрацювання, присвячені інноваційному розвитку та висвітленню проблем з розробки його дієвих механізмів таких науковців, як: О. Алімов, О. Амоша, З. Валіулліна, А. Гальчинський, Т. Гринько, С. Ілляшенко, А. Кабанов, О. Коваленко, М. Крупка, А. Кузнєцова, С. Корсунський, А. Малицький, Ю. Овсяченко, В. Парсяк, Т. Полозова, І. Сазонець, В. Саллі, В. Семиноженко, Л. Стариченко, Р. Фатхутдінов та ін. Однак в окреслених роботах незначною мірою враховано специфіку організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку підприємств сфери послуг. Відтак, постає необхідність розроблення відповідних теоретичних засад та практичних рекомендацій. Актуальність зазначених питань обумовила вибір теми дисертаційної роботи, визначила її мету, завдання та зміст.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційну роботу виконано відповідно до тематики науково-дослідних робіт Дніпропетровського національного університету імені Олеся Гончара за темами: «Розробка організаційно-економічного механізму функціонування суб'єктів господарювання» (номер державної реєстрації 0113U002059, 2013-

2015 рр.), в якій автором запропоновано формування інформаційного поля для управління вибором напрямів інноваційного розвитку підприємств сфери послуг, наведено рекомендації з удосконалення управління інноваційною діяльністю на транспортних підприємствах, та «Фінансовий механізм вирішення глобальних проблем: попередження економічних криз» (номер державної реєстрації 0112U000202, 2012-2013 рр.), у межах якої здобувачем обґрунтовано стратегічні напрями розвитку інноваційного підприємництва в сфері послуг, запропоновано методичні рекомендації до вибору інновацій, спрямованих на подолання наслідків економічних криз та підвищення адаптивності.

Мета і завдання дослідження. Мета дисертаційної роботи полягає в обґрунтуванні теоретичних засад і розробці практичних рекомендацій з удосконалення організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку підприємств сфери послуг.

Для досягнення мети поставлено та вирішено такі завдання:

- узагальнити теоретичні засади інноваційного розвитку підприємств сфери послуг в сучасних умовах;
- систематизувати інструменти та методи механізму інноваційного розвитку підприємств сфери послуг;
- визначити методичні підходи до регулювання інноваційної діяльності підприємств сфери послуг;
- узагальнити тенденції розвитку підприємств сфери послуг в Україні;
- проаналізувати інноваційний розвиток вітчизняних транспортних підприємств;
- оцінити чинники чутливості інноваційного розвитку підприємств сфери послуг;
- розробити методичні підходи до вдосконалення процесу управління залученням інновацій на підприємствах сфери транспортних послуг;
- запропонувати напрями удосконалення організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку підприємств сфери послуг;

– обґрунтувати шляхи та перспективи впровадження інноваційних процесів на транспортних підприємствах України.

Об'єктом дослідження є інноваційний розвиток підприємств сфери послуг.

Предмет дослідження – теоретичні засади та методичні підходи щодо удосконалення організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку підприємств сфери послуг.

Методи дослідження. Теоретико-методичною основою дисертаційної роботи є фундаментальні положення економіки та інноваційного розвитку суб'єктів господарювання. Для досягнення поставленої мети використано діалектичний метод наукового пізнання та загальнонаукові і спеціальні методи дослідження: теоретичного узагальнення – для висвітлення теоретико-методичних основ організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку підприємств сфери послуг; аналізу, синтезу, індукції, дедукції, моделювання – для дослідження особливостей інноваційного розвитку вітчизняних підприємств сфери послуг; системного аналізу та економіко-математичний метод – з метою визначення чинників чутливості інноваційного розвитку підприємств сфери послуг. Для розвитку методичних підходів щодо вдосконалення процесу управління залученням інновацій на транспортних підприємствах використано системний підхід, методи групування та наукової абстракції. Метод формалізації дозволив виділити перспективи впровадження інноваційних процесів на транспортних підприємствах.

Інформаційну базу дисертації становлять зібрані, опрацьовані й узагальнені автором первинні документи, що стосуються роботи підприємств сфери послуг, офіційні матеріали Державного комітету статистики України та його обласних управлінь, законодавчі та нормативні акти Верховної ради України, Кабінету міністрів України, монографії, науково-аналітичні статті вітчизняних і зарубіжних авторів, а також результати власних досліджень автора.

Наукова новизна одержаних результатів. У дисертаційній роботі отримано нові науково обґрунтовані результати, які в сукупності дають змогу вирішити теоретичні та практичні завдання щодо формування дієвих напрямів удосконалення організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку підприємств сфери послуг. Найвагоміші результати, які характеризують наукову новизну й особистий внесок автора, полягають у наступному:

удосконалено:

- поняття «інноваційний розвиток підприємства сфери послуг», яке, на відміну від існуючих, визначається як комплексний процес впровадження змін, що спирається на безперервний пошук і використання нових способів та сфер реалізації потенціалу підприємства, є результатом розробки і використання нових засобів та методів підвищення його потенціалу в умовах нестабільного зовнішнього середовища, що доповнює понятійно-термінологічний апарат інноваційного розвитку підприємств;

- методичний підхід до формування організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку підприємств сфери послуг, який, на відміну від існуючих підходів, дає змогу обґрунтовувати практичні рекомендації щодо підвищення рівня інноваційного розвитку за рахунок впровадження дієвих моделей забезпечення функціональної єдності складових інноваційного розвитку підприємств сфери послуг;

- концептуальні засади формування критерія інноваційності розвитку транспортних підприємств, відповідно до яких інноваційним розвитком запропоновано вважати поліпшення параметрів хоча б однієї з характеристик діяльності транспортних підприємств, що дає змогу більш чітко виявляти напрями реформування організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку підприємств сфери послуг;

- підходи до оцінки економічних наслідків інноваційного оновлення транспортних засобів з урахуванням специфіки функціонування транспортних підприємств, які, на відміну від існуючих, враховують

показники оцінки ефективності організаційного забезпечення інноваційного розвитку зазначених підприємств, що дозволяє розширити змістовну частину концепції організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку підприємств сфери послуг;

– елементи організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку підприємств сфери послуг через удосконалення оцінки їх інноваційного потенціалу, яка, на відміну від існуючих, базується на розрахунку інтегрального показника функціональних складових, що уможливорює визначення рівня інноваційного потенціалу окреслених суб'єктів господарювання та розробку заходів щодо його підвищення;

набули подальшого розвитку:

– елементи організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку підприємств сфери послуг через удосконалення оцінки їх інноваційного потенціалу, яка, на відміну від існуючих, базується на розрахунку інтегрального показника функціональних складових, що уможливорює визначення рівня інноваційного потенціалу окреслених суб'єктів господарювання та розробку заходів щодо його підвищення

– система заходів з регулювання інноваційної діяльності підприємств сфери послуг, яка, на відміну від існуючих, поєднує дві підсистеми: топ-менеджменту та підсистему середнього і низового рівня управління;

– науковий підхід до визначення рівня інноваційного розвитку, який, на відміну від існуючих, враховує особливості функціонування транспортних підприємств, та методичний підхід до вдосконалення процесу управління інноваційного розвитку, що дозволяє обґрунтувати вибір стратегічних напрямів їх розвитку;

– методичний інструментарій оцінки впливу факторів чутливості на інноваційний розвиток підприємств сфери послуг, що дає змогу визначити тісноту зв'язку шляхом побудови матриці крос-кореляції, і, на відміну від існуючих, встановити ступінь впливу та надати їм керованого характеру.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що викладені автором в дисертаційній роботі теоретичні положення та практичні рекомендації виступають основою формування та удосконалення організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку підприємств сфери послуг.

Основні результати дисертаційної роботи доведено до рівня конкретних механізмів, заходів і пропозицій та використано суб'єктами господарювання. Так, рекомендації щодо визначення напрямів удосконалення інноваційного розвитку підприємств сфери послуг застосовано у діяльності Управління інфраструктури Дніпропетровської обласної державної адміністрації (лист № 38/5/11-14 від 27.11.2014 р.). Практичні положення дисертаційної роботи, а саме: теоретико-методичні підходи до вибору напрямів інноваційного розвитку підприємств транспортної галузі та рекомендації з удосконалення управління інноваційною діяльністю – у ПАТ «Науково-виробниче підприємство «Орбіта» (довідка № 23/01-4 від 14.04.2015 р.) та ТОВ «Юста» (довідка № 15 від 16.12.2014 р.); методичні рекомендації з оцінювання ефективності управління інноваційним розвитком підприємства – у ТОВ «Виробничо-комерційна фірма «Телтрон» (довідка від 25.02.2015 р.); методичні підходи до диверсифікації інноваційного розвитку, оцінки ефективності його управління та методи підготовки управлінських рішень щодо інноваційного розвитку підприємств – у ТОВ «Євротранс-нафта» (довідка № 02/14 від 18.09.2014 р.) та ТОВ «Транспортно-експедиторська компанія «ТрансКом» (довідка № 01/15-14 від 24.06.2014 р.).

Результати дисертаційної роботи впроваджено в навчальний процес Дніпропетровського національного університету імені Олеся Гончара при викладанні дисциплін «Економіка підприємства», «Економіка і організація інноваційної діяльності», «Управління змінами та розвитком підприємства», «Стратегічне управління підприємством» (акти від 17.12.2013 р. та 26.05.2014 р.).

Особистий внесок здобувача. Дисертаційна робота є самостійно виконаним науковим дослідженням. З наукових праць, опублікованих у співавторстві, використано лише ті ідеї і положення, що є результатом особистої роботи здобувача.

Апробація результатів дисертації. Основні результати дисертації доповідалися і одержали схвальну оцінку на міжнародних науково-практичних конференціях: «Фінансова система держави: проблеми та перспективи розвитку» (м. Київ, 2012 р.); «Конкурентоспроможність та інновації: проблеми науки та практики» (м. Харків, 2012 р.); «Сталий розвиток підприємств, регіонів, країн» (м. Дніпропетровськ, 2012 р.); «Развитие экономической науки: прошлое, настоящее, будущее» (м. Санкт-Петербург, 2013 р.); «Актуальные вопросы экономических наук» (м. Новосибірськ, 2013 р.); «Актуальні проблеми розвитку сучасної економіки» (м. Дніпропетровськ, 2013 р.); «Розвиток національних економік в умовах глобальної нестабільності» (м. Одеса, 2013 р.); «Сучасні проблеми інвестиційної діяльності в Україні» (м. Київ, 2013 р.); «Міжнародна практика економічного розвитку країни» (м. Сімферополь, 2013 р.); «Економіка і менеджмент-2013: перспективи інтеграції та інноваційного розвитку» (м. Дніпропетровськ, 2014 р.); «Проблеми сталого розвитку економіки України в умовах інтеграційних процесів» (м. Ужгород, 2014 р.); «Глобальна економічна динаміка як фактор напруги соціально-політичних процесів: цикли, криза і конфлікти» (м. Афіни, 2014 р.); «Економіка і менеджмент-2015: перспективи інтеграції та інноваційного розвитку» (м. Дніпропетровськ, 2015 р.); «Проблеми формування та розвитку інноваційної інфраструктури: європейський вектор – нові виклики та можливості» (м. Львів, 2015 р.) та на Всеукраїнській науково-практичній інтернет-конференції «Стратегічні перспективи туристичної та готельно-ресторанної індустрії в Україні: теорія, практика та інновації розвитку» (м. Умань, 2014 р.).

Публікації. Основні положення дисертаційної роботи опубліковано у 25 наукових працях, з них особисто автору належить 11,84 д.а., у тому числі: 2 монографії у співавторстві (30,36 д.а., з них 3,63 д.а. належать особисто автору); 7 статей у наукових фахових виданнях, в т.ч. 1 стаття – у виданні, яке включено до міжнародних наукометричних баз даних (4,45 д.а., з них 4,08 д.а. належать особисто автору); 1 стаття – у закордонному виданні (0,56 д.а.); 15 тез доповідей – у матеріалах науково-практичних конференцій (3,57 д.а.).

Структура та обсяг роботи. Дисертаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел і додатків. Загальний обсяг дисертації становить 230 сторінок друкованого тексту (208 сторінок – основного), що містить 34 таблиці, 64 рисунки, список використаних джерел, який налічує 241 найменування на 27 сторінках, та 8 додатків на 41 сторінці.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНОГО МЕХАНІЗМУ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ СФЕРИ ПОСЛУГ

1.1. Теоретичні засади інноваційного розвитку підприємств сфери послуг у сучасних умовах

В сучасних умовах значно зростає роль сфери послуг в швидкому розвитку економіки, саме у сфері послуг здійснюються активні інноваційні процеси, що забезпечують значну долю ВВП країни. Послуги являються одною з рушійних сил економіки та основним фактором зростання продуктивності, проте стан сфери послуг в Україні знаходиться не на достатньо високому рівні. Саме це обумовлює потребу в перетворенні та модернізації механізмів функціонування і розвитку підприємств сфери послуг у відповідності з новими викликами та ринковими потребами.

Сфера послуг як особливий, відокремлений вид економічної діяльності з'явилася ще на ранніх етапах розвитку людства. Сфера послуг до середини XX ст. вважалася другорядною економічною діяльністю, переломний момент стався в епоху науково-технічного прогресу.

На сьогоднішній день сфера послуг формує ядро постіндустріальної економіки і у багатьох аспектах визначає її основні макроекономічні параметри, тому можна стверджувати, що обов'язковою умовою успішного і результативного розвитку будь-якої держави є розвиток сфери послуг. В розвинених країнах до 80% валового національного продукту створюється у сфері послуг, де працює 4/5 всього активного населення [183].

Сфера послуг – це система галузей народного господарства, продукти, споживча вартість яких виражається в наданні зручностей. У сфері послуг праця в речах не матеріалізується. Процес виробництва послуг, зазвичай, збігається зі споживанням [46]. За даними МВФ, усі види послуг складають

на початку ХХІ ст. приблизно 1500 млрд. дол. (це становить близько 70% вартості всього результату світового виробництва), міжнародна торгівля послугами являється сектором світового господарства, що зростає досить динамічно [22]. Саме сфера послуг в національних економіках розвинутих країн посідає провідне за своєю значущістю місце, тут зайнято більше половини працездатного населення світу. У ФРН у сфері послуг зайнятими є 41% робочої сили, в Італії – 38%, у Нідерландах – майже 50%, США – 73%, а в Україні – менше 30% [32].

Рівень розвитку країни та її наявний потенціал досить точно відображає рівень розвитку сфери послуг. Дослідження структури, особливостей розвитку сфери послуг є нагальним напрямком багатьох наукових досліджень. Результати цих досліджень необхідні як для поліпшення життєдіяльності всього суспільства, так і кожної людини окремо. У провідних країнах сфера послуг вагомо переважає за своєю часткою в структурі економічної діяльності.

Особливої уваги набуває саме дефініція «послуга», вона нараховує десятки тлумачень. Найбільший огляд існуючих підходів щодо визначення цього поняття представлено у працях:

Р. Малері трактує послуги як нематеріальні активи, що виробляються з метою збуту. Нематеріальні активи (або невідчутна цінність) – це цінність, яка не є фізичним об'єктом, але має вартість – грошову оцінку [3].

К. Маркс розуміє послугу як особливу споживчу вартість, отриману певною працею, так, як і будь-який інший товар; але особливість споживчої вартості послуги полягає в тому, що праця визначає послуги не як річ, а як діяльність [4].

У юридичній літературі послуга визначається як трудова корисна діяльність людини (групи людей), результати якої дістають вияв у корисному ефекті, що задовольняє будь-яку потребу суспільства [142]. Цей суспільно корисний ефект (або благо) виступає не у формі речей, а у формі діяльності.

Також послугу розглядають як це вид діяльності, робіт, у процесі

виконання яких не створюється новий, раніше не існуючий матеріально речовинний продукт, але змінюється якість уже наявного, створеного продукту [69]. Іншими словами – це благо, що надається не в матеріальній формі, а у формі діяльності. Тобто саме надання послуг створює бажаний результат.

Сучасний економічний словник трактує послуги як «види діяльності, робіт, у процесі виконання яких не створюється новий, що раніше не існував матеріально-речовинний продукт, але змінюється якість уже наявного, створеного продукту. Це блага, що надаються не у вигляді речей, а у формі діяльності. Таким чином, саме надання послуг створює бажаний результат». Слід визначити, що у такому трактуванні значення дефініції «послуга» близько поняттю «обслуговування».

Отже, в сучасній економічній літературі існує два суттєво різних підходи до розуміння дефініції послуга: згідно першого, послуга розглядається як дія або комплекс дій, що здійснює одна особа для іншої, або в її інтересах; згідно другого – під послугою розуміють продукт праці, вироблений для обміну, що здатний задовольнити людські потреби, особливістю якого є відсутність матеріальної форми.

Таким чином, на нашу думку, під послугою необхідно розуміти як процес, так і результат цілеспрямованої діяльності, що не має матеріальної форми, але складається з комплексу невідчутних дій для задоволення потреб клієнта та має певну вартість.

Головними особливостями послуг як спеціального виду товару є їх невідчутність (послуги неможливо продемонструвати, побачити, спробувати, транспортувати, зберігати, упаковувати або вивчати до моменту їх отримання), невіддільність виробництва і споживання, нездатність до зберігання й висока ступінь невизначеності або мінливості.

Сфера послуг включає в себе велику кількість різноманітних галузей таких як транспорт, зв'язок, торгівля, фінанси, освіта, охорона здоров'я, культура. Саме тому сферу послуг необхідно розглядати не як одну галузь, а

як сектор економіки.

Відповідно до еволюції людства, розвиток науково-технічного прогресу, механізації і автоматизації фізичної праці, сфера послуг набирає темпів розвитку і стає одним з ключових секторів економіки. В постіндустріальній економіці невирішені завдання знаходяться у сфері управління технікою, в організації та розподілу готової продукції. А в сучасних умовах особливого значення набуває розподіл інтелектуальної людської праці. Розподіл інтелектуальної праці створює велику кількість спеціальностей та професій. Вони, в свою чергу, вимагають необхідної наукової підготовки, значного числа робочих місць. Крім того це вимагає високого ступеня інтеграції сумісних людських зусиль та зростання суспільного добробуту. Такі тенденції наряду відносяться до сфери послуг і управління, що обумовлює її прискорене зростання у порівнянні із старішими сферами діяльності людини. Сфера послуг характеризується більш високим рівнем прибутків у порівнянні з промисловістю та сільськогосподарським виробництвом.

Сфера послуг забезпечує високий рівень та швидке зростання продуктивності економіки. В той же час вона відіграє велике значення на усіх етапах виробничого процесу. Це також підтверджує посилення взаємозв'язку між всіма видами економічної діяльності та сферою послуг, яка формує особливості функціонування сучасної економічної системи, формуючи основні напрями розвитку світового господарства в цілому.

Саме послуги, відповідно до досліджень міжнародної консалтингової компанії McKinsey, є джерелом довгострокового економічного зростання країн, що розвиваються [12]. Достатньо подивитися на динаміку розвитку названого сектору за останні 30 років: у розвинених країнах частка сфери послуг у ВВП зросла з 55% у 1970 році до 70% на початку нинішнього тисячоліття.

Ще у 1949 р. відомий французький соціолог Ж. Фурастьє зазначав, що промислова організація розвинеться настільки, що більша частина зайнятих зосередиться у сфері створення послуг та інформації, а людина зможе

присвятити себе заняттям досконалішим, ніж безпосереднє виробництво [11].

Отже, суспільство переходить на нову стадію розвитку – постіндустріальну, де домінуючою є сфера послуг, в ньому змінюється співвідношення між матеріальним виробництвом і сферою послуг, тобто між матеріальними і нематеріальними відносинами на користь утвердження провідної ролі сфери послуг.

Концепцію постіндустріального суспільства підтримують не всі науковці. Але навіть ті вчені, які не схильні перебільшувати значення сфери послуг, відзначають, що в Україні у найближчі роки вплив сфери послуг значно посилиться. Нові робочі місця будуть створюватися, головним чином, у сфері послуг, тому їх частка у ВВП зростатиме [14].

У сучасних умовах сфера послуг перетворюється зі споживача наукових знань в їх виробника, а тому є органічним елементом економіки знань. Недооцінка пріоритетної ролі нематеріальних продуктів у сучасному житті стримує трансформацію економічних механізмів. Розробка сучасних механізмів та концепції розвитку підприємств сфери послуг має забезпечити динамічний розвиток підприємств сфери послуг, що дозволить швидко адаптуватись до сучасних мінливих умов макросередовища.

Особливості процесу надання послуг пов'язані також з особистим контактом виробника і споживача, індивідуальністю і нестандартністю послуг і технологій, що надаються в багатьох галузях, невизначеністю результату у багатьох випадках при наданні послуг. При формуванні постіндустріального інформаційного суспільства, роль сфери послуг буде неухильно зростати, оскільки потреби населення будуть постійно зростати, а їх різноманітність постійно розширюватися.

За сучасних умов ринку послуг притаманні такі особливості як високий динамізм, територіальна сегментація і локальний характер, висока швидкість обороту капіталу внаслідок короткого виробничого циклу, домінування малих і середніх підприємств. Багато галузей сфери послуг активно беруть участь у формуванні економіки знань, розвивають інноваційну діяльність.

Економіка знань – це економіка, що генерує інновації та забезпечує безперервний процес перетворення нового знання в товари, технології та послуги. Для цього необхідне забезпечення високого рівня розвитку людського капіталу, наявність національної інноваційної системи. Інноваційна діяльність у сфері послуг охоплює сферу виробництва товарів і сферу їх споживання в цілому, а також відстежує особливості конкретних споживачів, що, в кінцевому рахунку, обумовлює необхідність систематичного підходу до даного процесу, що охоплює прогнозування, цілеспрямованість, раціональність використання всіх типів ресурсів. Все це можливо здійснити шляхом формування науково-методологічного і теоретичного обґрунтування та адекватного інструментарію.

Сучасна галузева структура економіки України формувалася на протязі досить тривалого періоду під впливом багатьох чинників, з-поміж яких провідним був її політичний статус, що не враховував українських національних інтересів. У минулі роки в Україні не було повноцінної державності та змоги організувати господарство, виходячи з власних інтересів. У радянські часи спостерігався занепад сфери послуг, саме цю галузь економіки відносили до другорядної, після матеріального виробництва [67].

Розвиток сфери послуг в Україні має стійку тенденцію до зростання не тільки в абсолютному вимірі, а й у відносних показниках. Зростання простежується в розширенні позицій і якісному вдосконаленні послуг, функції яких полягають у розвитку людських ресурсів, створенні, дифузії й господарському освоєнні наукового знання [144].

Близько 1/2 прибутку, отриманого українською економікою, приносить саме сфера послуг через свою досить високу рентабельність.

Основні риси її розвитку можна назвати наступні:

1. Розвиток наукомістких галузей сервісу. Безліч галузей спираються на технологічно складні та інноваційні виробничі апарати та пропонують досить широкий діапазон високоякісних продуктів [109].

2. Недиверсифікованість галузей ринку послуг України. На жаль, Україна в торгівлі послугами переважно виконує роль посередника, використовуючи власну територію для транзиту російських енергоносіїв, а тому більше 2/3 становлять транспортні послуги. При цьому рівень експорту туристичних, ділових послуг, і тим більш інформаційних та пов'язаних з цим зусиль, не відповідає існуючому потенціалу України.

3. Тенденції зростання інвестицій в сервісному секторі економіки України. Так привабливість цієї сфери для вітчизняних та іноземних інвесторів пов'язана з порівняно низькою капіталомісткістю та невисокою середньою вартістю інвестиційних проектів із швидкими термінами окупності та прийнятним ступенем інвестиційного ризику.

Конкурентоспроможні підприємства сфери послуг на внутрішньому ринку можуть не бути такими за його межами, що підтверджується наявністю бар'єрів для входження на закордонні ринки, і виживання на них. В українській практиці присутня неефективна політика захисту вітчизняних виробників, що призводить до зниження їх конкурентоспроможності, не сприяє розвитку й укоріненню країни на міжнародних ринках. Державна підтримка та фінансування є необхідною умовою розвитку наукового потенціалу вітчизняного сектору послуг. Особливо це стосується освіти, охорони здоров'я. Для них необхідними є дослідження у галузі природних, гуманітарних та суспільних наук. Державні видатки на цю галузь сприяють розробці та введенню інновацій, підвищенню якості нематеріальних ресурсів, виробництву, системі суспільних відносин [229].

У сучасній структурі ВВП України по галузях частка сфери послуг нині перевищує 40% та забезпечує робочі місця 55% зайнятим в господарстві людей.

Одним з головних показників розвитку підприємств сфери послуг є конкурентоспроможність послуг, яка безпосередньо пов'язана з рівнем інноваційної діяльності у виробництві та управлінні на кожному підприємстві. Імперативом розвитку підприємств сфери послуг є формування

системи гнучкого управління, що обумовлено потребами швидкої активної адаптації до змін зовнішнього середовища з метою забезпечення інноваційного розвитку.

З точки зору підприємств сфери послуг під нововведенням можна розуміти новий порядок надання послуг, застосування нових принципів управління підприємствами сфери послуг, застосування нових технологій виробництва і надання послуг тощо [100]. Інноваційний розвиток сприяє зміцненню позицій на міжнародному ринку, підвищенню конкурентоспроможності послуг, поліпшенню балансу з торгівлі послугами та диверсифікації економіки. Саме інноваційний розвиток сфери послуг дозволяє задовольняти зростаючі потреби населення, в тому числі створюючи нові сектори сфери послуг і розвиваючи вже існуючі.

При формуванні дієвого організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку підприємств сфери послуг необхідно враховувати специфічні особливості їх функціонування, до яких можна віднести:

- нерівномірність споживчого попиту на ринку послуг;
- високий ступінь конкуренції;
- суб'єктивну оцінку якості послуг споживачами;
- орієнтацію на індивідуальне та дрібносерійне виробництво;
- високу динамічність ринкових процесів (надання послуг має на меті безпосереднє задоволення потреб людини);
- територіальну сегментацію;
- високу швидкість обороту капіталу;
- високу чутливість до зміни ринкової кон'юнктури (властивість, обумовлена неможливістю зберігання, складування та транспортування послуг, а також тимчасовим і просторовим збігом їх виробництва та споживання);
- особистий контакт виробника і споживача, з одного боку, створює умови для розширення комунікативних зв'язків, а з іншого – збільшує вимоги до професійно-кваліфікаційних якостей, досвіду, етики та загальної

культури виробника;

- високу ступінь диференціації послуг;
- невизначеність результату діяльності з надання послуг;
- можливість швидко перепрофілюватися.

Сфера послуг не виробляє безпосередньо матеріальних благ, вона створює лише умови для цього виробництва, тому в статистиці сфера послуг розглядається як повноцінна частина виробництва, рівноцінна сільському господарству та промисловості.

Сферу послуг найчастіше умовно підрозділяють на виробництво матеріальних та нематеріальних послуг.

До матеріальних послуг прийнято відносити:

- транспорт;
- торгівлю;
- житлово-побутове обслуговування та інше.

А до виробництва нематеріальних послуг відносять:

- освіту;
- охорону здоров'я;
- науку;
- мистецтво;
- шоу-бізнес;
- соціальне обслуговування;
- маркетинг;
- аудит;
- кредитування;
- страхування та інше.

Проте разом із традиційним розмежуванням сервісної діяльності існують й інші класифікації. Аналізуючи склад та структуру сфери послуг, доцільно розподілити її на три сектори:

1. Інфраструктурний (транспорт, зв'язок, передача електроенергії та

тепла);

2. Розподільчо-обмінний (торгівля, страхування, фінанси);

3. Соціально-управлінський (управління, наука, освіта, охорона здоров'я, мистецтво).

Для більш чіткого усвідомлення змісту сфери послуг було розроблено модель розподілу сфери послуг за секторами та їх складом, яка представлена на рисунку 1.1.

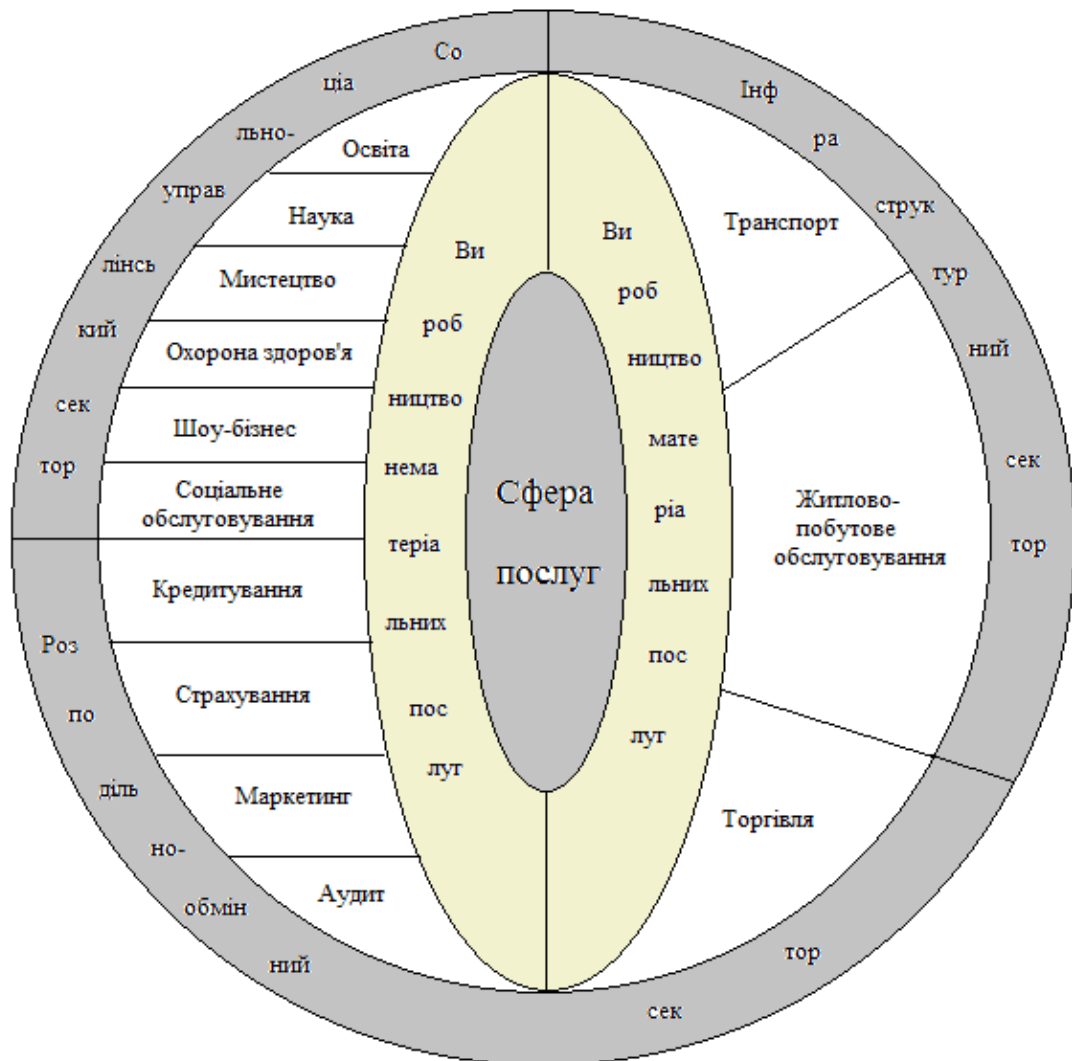


Рисунок 1.1 – Модель розподілу сфери послуг за секторами та за складом [розроблено автором]

За значимістю в господарській діяльності підприємства відокремлюють основні послуги підприємства, супутні (забезпечують комплексність

обслуговування) та додаткові (не пов'язані безпосередньо з основним видом діяльності, але надання яких забезпечує додаткові доходи підприємству).

За формою контакту продавця і покупця визначають послуги, що надаються при безпосередньому контакті та послуги з використанням комунікаційних каналів.

Така класифікація дозволяє, з одного боку, використовувати адекватні методи і прийоми ефективного виробництва та реалізації послуг, просування на ринку тієї чи іншої послуги, з іншого – розставити пріоритети в розвитку послуг та забезпеченні їх конкурентоспроможності.

Найбільшими та наймасштабнішими секторами сфери послуг в Україні можна назвати торгівлю і транспорт, зв'язок, фінанси і кредит. Прискореними темпами розвивається наразі туристичний сектор (у тому числі готельне господарство), послуги швидкого харчування, ремонтно-будівельні послуги та сектор послуг, пов'язаний з розважальними та видовищними закладами [143].

Функції сфери послуг можна розділити на дві групи: економічні (обслуговування процесу виробництва матеріальних благ, відтворення робочої сили; створення додаткових матеріальних благ) та соціальні (задоволення потреб населення в різних видах обслуговування; забезпечення зниження витрат і поліпшення умов праці в домашніх господарствах; реалізація вільного часу; забезпечення безпеки та нормального функціонування держави, охорони громадського порядку).

Під економічними функціями сфери послуг розуміється діяльність, спрямована на створення додаткових благ у формі матеріальних послуг, а також діяльність, що обслуговує процес матеріального виробництва і сприяє тим самим зростанню економічного потенціалу суспільства.

Першою економічною функцією є обслуговування процесу виробництва матеріальних благ. Передбачається надання різних матеріальних послуг у сфері матеріального виробництва, що має потребу в послугах транспорту й зв'язку, правових консультаціях або послугах технічного обслуговування

устаткування.

Друга функція, що відноситься до економічних – це відтворення робочої сили, яке здійснюється за допомогою послуг, що надаються населенню. До них відносяться послуги освітніх і просвітних закладів тощо.

До третьої функції відносять створення додаткових матеріальних благ шляхом виробництва на замовлення предметів тривалого користування або відновлення раніше втрачених ними споживчих властивостей. Цю функцію виконують підприємства побутового обслуговування.

Соціальні функції сфери послуг включають, по-перше, задоволення потреб населення в різних видах обслуговування, по-друге, група соціальних функцій забезпечує зниження витрат; поліпшення умов праці в домашніх господарствах завдяки діяльності організацій житлово-комунального та побутового обслуговування.

У сучасних економічних умовах вирішальну значення для підвищення ефективності функціонування підприємств сфери послуг відіграють інновації. Їх активне впровадження дозволить суб'єктам господарювання забезпечити стійкі темпи розвитку та посилити конкурентні позиції на вітчизняному та світовому ринках.

Інноваційний розвиток сьогодні є одним з найбільш перспективних напрямів розвитку підприємств сфери послуг та надання послуг, що можуть конкурувати. Для забезпечення інноваційного розвитку підприємств виникає об'єктивна необхідність виділити та оцінити існуючі моделі розвитку. Розвиток будь-якого підприємства представляє собою природний процес якісних змін в організації, які є похідними від його віку [222]. У загальнотеоретичному аспекті категорія «розвиток» розкриває характер змін, які відбуваються у системі підприємства [97]. Тобто, це коли соціально-економічна система у певній послідовності переходить з одного стану в інший. Або ж це проміжок часу від моменту створення підприємства до моменту його ліквідації, протягом якого відбувається зміна соціально-економічної системи підприємства. Слід відмітити, що джерелом розвитку є

внутрішні протиріччя економічних систем. Проведені дослідження дозволяють виділити декілька моделей розвитку підприємства: структурно-ситуаційну, інноваційну, феноменологічну, конфліктну, селекційну та кібернетичну (рисунок 1.2).

Критерії класифікації зазначених моделей запропоновані Ю.С. Погорєловим та засновані на наступних факторах розвитку підприємства: зовнішнє середовище, внутрішнє середовище та структура підприємства [164].

Отже, за чинниками змін всі моделі розвитку розподіляються на ендогенні, екзогенні та змішані. За логікою програмування змін їх варто розділити на балансові (принцип забезпечення рівноваги середовища або підтримки рівноваги усередині компанії); конфліктні (дисбаланс як умова динаміки системи); змішані, що визнають обидва механізми рівноправними. За механізмом, що визначає логіку процесу, їх необхідно розділити на на раціонально сплановані (навмисно викликані й реалізовані активним суб'єктом і є підсумком реалізації певного проекту або плану); спонтанні, де процес змін не зумовлений цілеспрямованою діяльністю і не пов'язаний з реалізацією певного плану, а також змішані. За способом реагування підприємства на джерело змін виділяють моделі, в яких система має пасивну реакцію (адаптивні), активно впливає (активні), змішані. За підсумком процесу змін виділяють моделі: з теологічно запрограмованим підсумком, де результат змін розглядається як заданий вихідною програмою активного суб'єкта; випадкові, де підсумок розвитку не запрограмований і результат зміни описується як продукт дії безлічі факторів; змішані, де визнаються обидва фактори.

Розвиток, як загальнонаукову категорію, розглядають з трьох позицій: як закон, як принцип та як явище. Розвиток підприємства характеризується якісними змінами та оновленням його господарської системи і організаційної структури. Крім того розвиток підприємства пов'язаний з підвищенням ефективності функціонування на основі вдосконалення техніки, технології та

організації праці у всіх структурних підрозділах, підвищенням якості продукції та послуг.

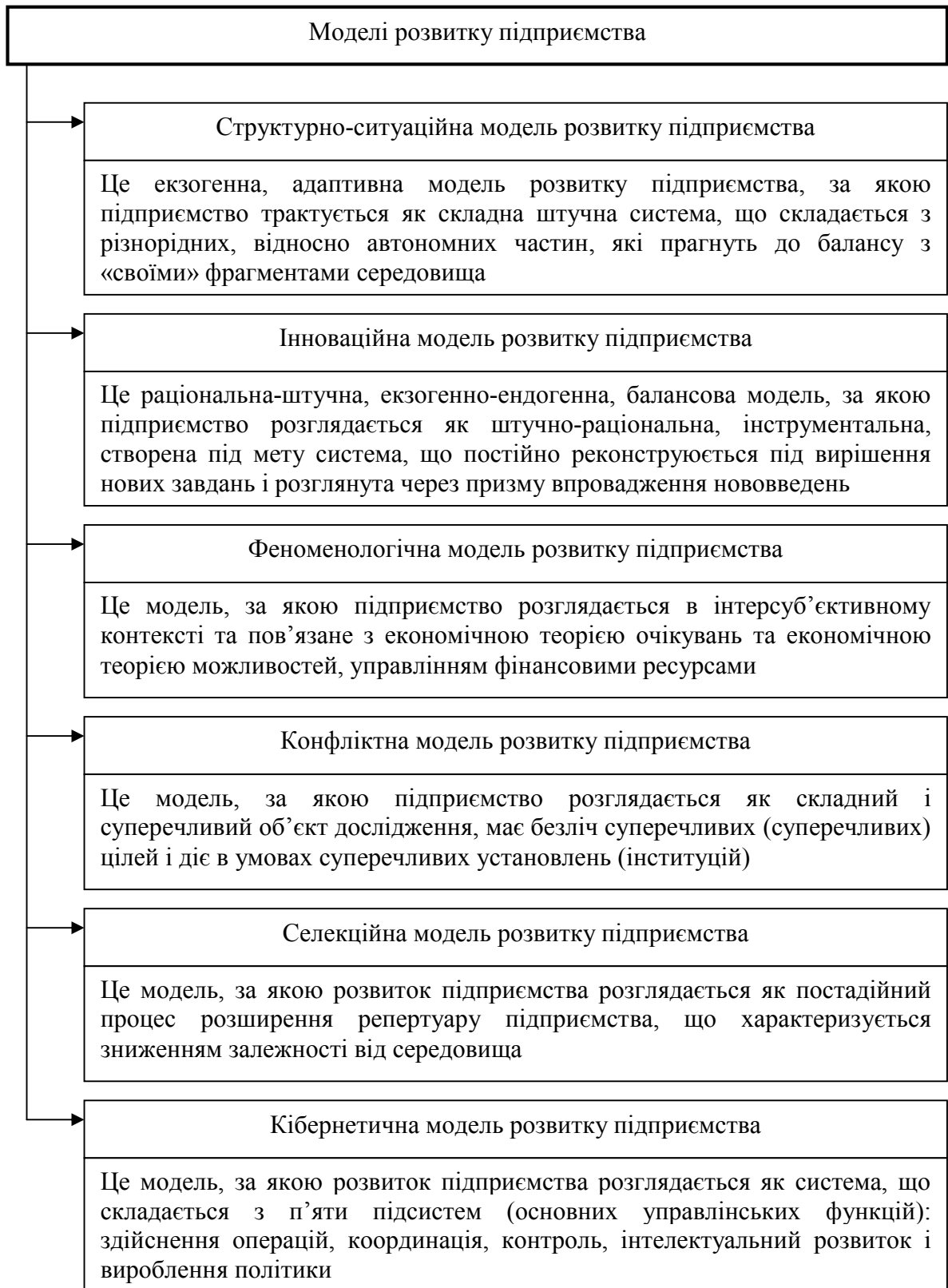


Рисунок 1.2 – Стисла характеристика моделей розвитку підприємств
Розроблено на підставі [48, 59, 164, 166, 169]

Одночасно з цим, розвиток підприємства можна розглядати в трьох основних аспектах:

1. Технічний (науково-технічний) розвиток – це розвиток, що пов'язаний з удосконаленням якості продукції, технологій, послуг, при чому це удосконалення є наслідком запровадження техніко-технологічних нововведень.

2. Ринковий розвиток – це розвиток, що дозволяє розширити сфери споживачів, збільшити частку ринку тощо.

3. Організаційний розвиток – це розвиток окремого працівника, групи, працівників, колективу, шляхом удосконалення системи та процесів управління тощо.

У цілому, розвиток підприємства – це продукт свідомого пристосування структури до вимог зовнішнього середовища з обов'язковою наявністю нововведень. Головним чином це характеризується тим, що управлінська ланка структури включається на етапі виникнення проблем, джерелом яких розглядається некероване зовнішнє середовище. На етапі впровадження управлінських рішень, останні узгоджуються з потребами персоналу підприємства.

Отже, в сучасній економічній літературі існує декілька наукових підходів до визначення сутності поняття розвиток:

- методологічний – розглядає розвиток підприємства як постійні зміни всіх елементів системи з метою підвищення ефективності функціонування;
- методичний – тлумачить розвиток підприємства як процес поступової зміни бізнес-процесів підприємства;
- теоретичний – базується на вивченні та виділенні таких властивостей систем, як закономірність, спрямованість та незворотність;
- прикладно-практичний – трактує розвиток як постійні зміни, що призводять до підвищення цільової ефективності використання ресурсів та потенціалу підприємства у перспективі.

Повертаючись до зазначених раніше моделей розвитку підприємства, розглянемо останні в рамках зазначеної класифікації.

Структурно-ситуаційна модель сформувалася в другій половині 60-х років у рамках ситуаційного підходу. Авторами моделі є Дж. Лорш, П. Лоуренс та Дж. Томпсон. Вона представляє собою екзогенну, адаптивну модель розвитку. У рамках зазначеної моделі підприємство трактується як складна штучна система, що складається з різномірних, відносно автономних частин, які прагнуть до балансу з «своїми» фрагментами середовища (в залежності від структурного підрозділу підприємства такими фрагментами можуть бути: ринок товарів і послуг, ринок технологій, ринок робочої сили тощо). Подібна диференційована адаптація (пасивно-раціональна адаптація частин підприємства до стану зовнішнього середовища) може бути розглянута як джерело зміни форм і структури, що створює проблему інтеграції в організації. Це, свою чергу веде до появи нових структур.

Інноваційна модель розвитку підприємства сформувалася до початку 70-х років (М. Кіртон, С.М. Сігел, І. Ансофф, Ч. Арджирис, Р. Данкан). Модель є екзогенно-ендогенною, такою, що адаптує, та передбачає можливість змін не тільки внутрішнього, але й зовнішнього середовища підприємства.

У рамках даної моделі підприємство трактується як штучно-раціональна, інструментальна, створена з певною метою система, постійно змінюється для вирішення нових завдань. Така система обов'язково розглядається через призму впровадження нововведень. В цілому, представники інноваційної моделі розглядають підприємство як досить пластичну систему, а організаційна культура підприємства розглядається як пасивний компонент розвитку підприємства, який найчастіше доводиться долати в процесі реалізації стратегічних цілей підприємства, ніж використовувати його як інструмент оптимізації.

В широкому сенсі, інноваційна модель представляє собою сукупність раціоналістичних концепцій, згідно з якими розвиток підприємства – раціонально спланований, свідомо викликаний і контрольований процес

структурних змін.

Виділяють дві інтерпретації зазначеної моделі, в залежності від джерела змін на підприємстві:

- ендогенна, в якій джерело – внутрішнє середовище підприємства;
- екзогенна, в основі якої розглядається динаміка зовнішнього середовища.

До авторів першого типу можна віднести: М. Кіртон, С.М. Сігела, У.Ф. Кемеррера. Вони пов'язують структурні зміни на підприємстві з реалізацією якогось проекту, що є результатом незадоволеності керівної ланки підприємства станом внутрішнього середовища, результатом діяльності або конфліктів усередині підприємства.

Другий тип розроблений І. Ансоффом, Ч. Арджирісом, Р. Данканом, Р. Залтманом, які бачать основне джерело формування проекту та стратегії структурних змін у зміні зовнішнього середовища. Зміни середовища припускають вироблення нової стратегії, що передбачає зміну ринків, типу, продукту, що випускається, а також зміну системи орієнтирів діяльності та контролю над їхнім здійсненням.

У рамках інноваційної моделі доцільно відзначити теорію ресурсної залежності як детально більш розроблену версію екзогенно-інноваційних моделей. Тут інноваційна логіка сполучається з орієнтацією на навколишнє середовище, та спирається на положення теорії обміну (П. Блау, Дж. Хоманс).

Крім зазначеної, у рамках інноваційної моделі, слід зазначити також теорію вірогіднісних трансформацій. Її розробники (Дж. Мейер, Б. Роуен та ін.) відзначали, що не існує твердого зв'язку між вимогами зовнішнього (або внутрішнього) середовища та здійсненими структурними змінами, хоча зміни на підприємстві можуть викликатися як зовнішніми, так і внутрішніми факторами [164].

Феноменологічна модель розвитку підприємства вперше була запропонована Е. Гусерлем. Так, підприємство розглядається в

інтерсуб'єктивному контексті та пов'язане з економічною теорією очікувань та економічною теорією можливостей, управлінням фінансовими ресурсами.

За конфліктною моделлю, автором якої є Р. Хол, підприємство розглядається як складний і суперечливий об'єкт дослідження, має безліч суперечливих цілей і діє в умовах суперечливих установлень (інституцій). Р. Хол розумів організацію як колектив з відносно ідентифікованими кордонами, нормативним порядком (статутом), ранжуванням влади (ієрархією), системами комунікацій і координації членства (процедури); цей колектив існує на відносно постійній основі в навколишньому середовищі і займається діяльністю, зазвичай пов'язаної з набором цілей. Цілі та інтереси членів організації суперечливі, зіткнення організаційних одиниць, в основі якого лежить протиріччя, що виникає в одній з інституційних сфер організації, можна назвати організаційним конфліктом.

Характерною рисою селекційної моделі є орієнтація розвитку підприємства на зовнішнє середовище, коли ефективність персоналу розглядається як засіб адаптації підприємства до зовнішнього середовища. Основні автори моделі – Х. Олдрич, Дж. Пфеффер, М. Ханнон, Дж. Фрімен, Г. Кэррол. Дана модель, яка є екзогенно-ендогенною та адаптивною, розглядає процеси адаптації та селекції у взаємозв'язку.

Селекційна модель реалізується у двох версіях. Перша – триступінчаста фокусно-селекційна модель. Розвиток представлений як випадково-селекційний процес, що протікає на рівні одиничного підприємства. Модель позначена як триступінчаста у зв'язку з уявленням про стадії процесу розвитку підприємства.

На першій стадії усвідомлюється неможливість використовувати раніше вироблені зразки в новій ситуації. На даному етапі створюється «єдиний фонд змін підприємства». На наступній стадії, яка позначається як селекційна, відбувається диференційований відбір з фонду тих зразків, які забезпечують оптимальну взаємодію підприємства із середовищем. На останньому етапі відібрані зразки закріплюються в структурі підприємства.

Друга версія селекційної моделі представлена як популяційно-селекційна. Розробники (М. Ханнон, Дж. Фрімен, Г. Керрол) підкреслюють екзогенне джерело структурних змін. Також приділяється увага консерватизму внутрішнього середовища і його ролі в процесі розвитку підприємства [166]. Відзначається, що з віком підприємства його залежність від стану середовища знижується, а консерватизм зростає. Таким чином, представники даної моделі заперечують пластичність і високу адаптивність підприємства, розглядаючи розвиток останнього як постадійний процес розширення репертуару підприємства, що характеризується зниженням залежності від середовища.

У даній моделі процес розвитку підприємства представляє собою розробку нових комбінацій за рахунок використання раніше вироблених зразків і розглядається як природний процес якісних змін у структурі підприємства, похідних від його віку. Очевидна спільність зазначених підходів в акцентуації на якісній стороні змін, що відбуваються, в уявленнях про позитивність результатів процесу [59].

Згідно кібернетичної моделі розвитку (розробки С. Бір, Д. Форрестер, С. Янг) підприємство розглядається як кібернетична система, тобто як система, безліч взаємопов'язаних елементів якої здатні сприймати, запам'ятовувати, переробляти та обмінюватися інформацією. Такі системи володіють особливими системними властивостями, вивчення яких і становить завдання теорії організації.

За кібернетичною моделлю підприємство складається з двох підсистем: керуючої і керованої, які перебувають у постійній взаємодії: управляюча підсистема передає команди керованій підсистемі, яка, в свою чергу, посиляє інформацію про свій поточний стан (зворотний зв'язок). Значення такого підходу полягає в тому, що кібернетика виявила нерозривний зв'язок інформації з процесами підприємств, саме тому механізм управління є стрижнем розвитку підприємства: завдяки управлінню підприємство в процесі свого розвитку веде постійну «антиентропійну»

діяльність – створює організаційний порядок з хаосу.

Як відомо друга половина XIX ст. – перша половина XX ст. – це період, коли розпочали формуватися теорії інноваційного розвитку. Аналіз теоретичних основ дослідження інноваційного розвитку [11, 42, 80, 84, 85, 100] дозволив визначити, що інноваційний розвиток підприємств найбільш коректно розглядати з точки зору еволюційної теорії, адже еволюція – це одна із форм розвитку та саме нововведення є своєрідною «клітиною» розвитку цілеспрямованих змін.

Інноваційний розвиток – це розвиток, що передбачає безупинний пошук і використання нових способів і сфер реалізації потенціалу підприємства в умовах зміни зовнішнього середовища за обраної місії його діяльності та прийнятої мотивації діяльності. Такий розвиток обов’язково пов’язаний з модифікацією існуючих та формуванням нових ринків збуту.

Інноваційна діяльність та інноваційний розвиток у загальному випадку відбувається в результаті виявлення і реалізації ринкових можливостей – напрямків діяльності, що відкриваються перед підприємством, виходячи, насамперед, із зовнішніх умов у яких воно функціонує, і особливостей самого підприємства.

Поняття «інноваційний розвиток підприємства» широко використовується у працях науковців. Короткий аналіз їх змісту наведено у додатку А. В той же час, необхідно відзначити, що в іноземних джерелах визначення «innovation development» практично відсутнє. Замість цього в схожих за змістом дослідженнях використовується сполучення «innovation for development» – дослівно з англійської мови «інновації для розвитку». В усіх дослідженнях з цього питання показники інноваційної діяльності корелюють з показниками рівня розвитку. А також здійснюють оцінку впливу інновацій на довгостроковий розвиток соціально-економічних систем та досліджують інноваційну політику як складову стратегій розвитку. Так, Ю.С. Погорелов стверджує, що «з одного боку, велика кількість публікацій з інноваційного розвитку нібито забезпечує його легітимність. А з іншого, –

майже в жодній публікації не наводиться власне тлумачення інноваційного розвитку, зокрема підприємства; найчастіше його тлумачення не відрізняється від визначення поняття розвитку Погорєлова Ю.С. [169].

Термін «інноваційний розвиток» у вітчизняних джерелах розпочав застосовуватися дещо пізніше, ніж за кордоном. Можна зазначити, що у виданнях до 1990 р. терміна «інноваційний розвиток» ще не існувало. За кордоном це словосполучення виникло на початку XX ст. і отримало подальший розвиток та аналіз у 30-ті роки. Найбурхливіше проблема інноваційного розвитку та його оцінки отримала розвиток у 60-ті роки XX ст. через різке зростання масштабу та складності виконуваних науково-дослідних робіт.

Визначення поняття «інноваційний розвиток підприємства» можна прослідкувати у роботах багатьох науковців. Наприклад, провідний фахівець у галузі інноваційного розвитку С.М. Ілляшенко інноваційний розвиток визначає як «процес господарювання, що спирається на безупинному пошуку і використанні нових способів і сфер реалізації потенціалу підприємств у мінливих умовах зовнішнього середовища в рамках обраної місії та прийнятної мотивації діяльності та пов'язаний із модифікацією існуючих і формуванням нових ринків збуту» [83, 84, 85]. За визначенням Г.В. Максименко «інноваційний розвиток – це шлях, який базується на поглибленні поєднання цілей підприємства, його підсистем, цілей кожної особистості, яка працює в колективі, вдосконаленні її діяльності, вдосконаленні бізнес-процесів для досягнення загальних стратегічних цілей» [109]. Фахівець Л.І. Федулова визначає інноваційний розвиток економіки в цілому як «зростання її показників, забезпечених за рахунок реалізації інноваційних проектів і впровадження нововведень». Автор визначає, що механізм реалізації науково-технічного прогресу на макрорівні забезпечується реалізацією інноваційних процесів на макрорівні [212].

Інноваційна спрямованість процесів, що властиві сучасній економіці, довела неефективність організаційних структур та інструментів традиційного

менеджменту, оскільки вони не враховують зростаючих нетрадиційних якісних факторів економічного росту.

Концепція та принципи класичного менеджменту змінюється новою інноваційною моделлю розвитку підприємства – інноваційного менеджменту. Інноваційний менеджмент представляє собою управлінську діяльність, що зорієнтована на отримання нової якості в різних аспектах функціонування підприємства (продуктовому, технологічному, інформаційному, організаційному, управлінському, екологічному тощо) за рахунок розробки та прийняття нестандартних рішень в управлінні змінами.

Процес інноваційного розвитку треба, перш за все, розглядати з позицій конкретного суб'єкта господарської діяльності, тобто з позицій конкретного підприємства, що здійснює господарські операції у взаємозв'язку з торговими і збутовими посередниками, конкурентами, споживачами і т. п., у конкретних економічних, екологічних, правових, політичних та інших умовах. При цьому зазначена взаємодія має ймовірний характер й не піддається однозначній оцінці [84].

Отже, існує три основних підходи до дефініції «інноваційний розвиток»: макроекономічний (розглядає інноваційні процеси на макрорівні), позицій реалізації внутрішнього потенціалу (інноваційний розвиток розглядає як умову функціонування кожного підприємства), як процес систематичних реалізацій нововведень.

Підприємство сфери послуг, що вступило на інноваційний шлях розвитку, повинне функціонувати у відповідності з наступними принципами:

- адаптивність – прагнення до підтримки певної рівноваги зовнішніх та внутрішніх можливостей розвитку (внутрішніх стимулюючих мотивів діяльності господарюючого суб'єкта, та зовнішніх, що синтезуються ринковим середовищем);
- саморегуляція – корегування управлінської системи виробничо-збутової діяльності підприємства відповідно до змін умов функціонування;
- самоорганізація – самостійне забезпечення підтримки умов

функціонування, тобто самозабезпечення обміну ресурсами (наприклад, інформаційними, матеріальними, фінансовими) між членами виробничо-збутової системи підприємства, а також між підприємством і зовнішнім середовищем [69];

- динамічність – динамічне приведення у відповідність цілей та стимулюючих мотивів діяльності підприємства (у тому числі його власників, фахівців, працівників, менеджерів);

- саморозвиток – самостійне забезпечення умов довгострокового виживання та подальшого розвитку підприємства (відповідно до його місії і прийнятої мотивації діяльності) [69].

Інноваційна діяльність і інноваційний розвиток у загальному випадку відбувається в результаті виявлення і реалізації ринкових можливостей – напрямків діяльності, що відкриваються перед підприємством, виходячи, насамперед, із зовнішніх умов у яких воно функціонує, і особливостей самого підприємства.

Серед різних методів і засобів посилення конкурентного статусу підприємства особливе місце сьогодні займає активізація інноваційних процесів, головна частина яких – створення нової продукції, послуг, інформації, інтелектуальних цінностей [177].

Інноваційна діяльність у сфері послуг повинна бути пов'язана з прогнозованим результатом, який призводить до змін як всередині підприємства, так і в зовнішньому середовищі [228].

Рушійною силою інноваційного розвитку підприємств сфери послуг є зміни, що є результатом інноваційної діяльності на підприємстві (рисунок 1.3).

В результаті інноваційної діяльності на підприємствах сфери послуг можуть відбуватися наступні зміни: екзогенні, що стосуються діяльності самого підприємства, та ендогенні, пов'язані зі змінами зовнішнього середовища і рефлексорні, що виникають в результаті функціонування підприємства у зовнішньому середовищі і стимулюючі внутрішні

перетворення. В якості інновації в сфері послуг виступає результат діяльності (сервісний продукт, технологія або її окремі елементи, нова організація сервісної діяльності тощо), який здатний більш ефективно задовольняти потреби споживачів. Всі три типи змін спрямовані на забезпечення стійкої і стабільної діяльності. Якщо результат інноваційної діяльності розглядати як послідовний ланцюжок знову формуються цінностей і потреб, то можуть бути здійснені всі типи змін [159].

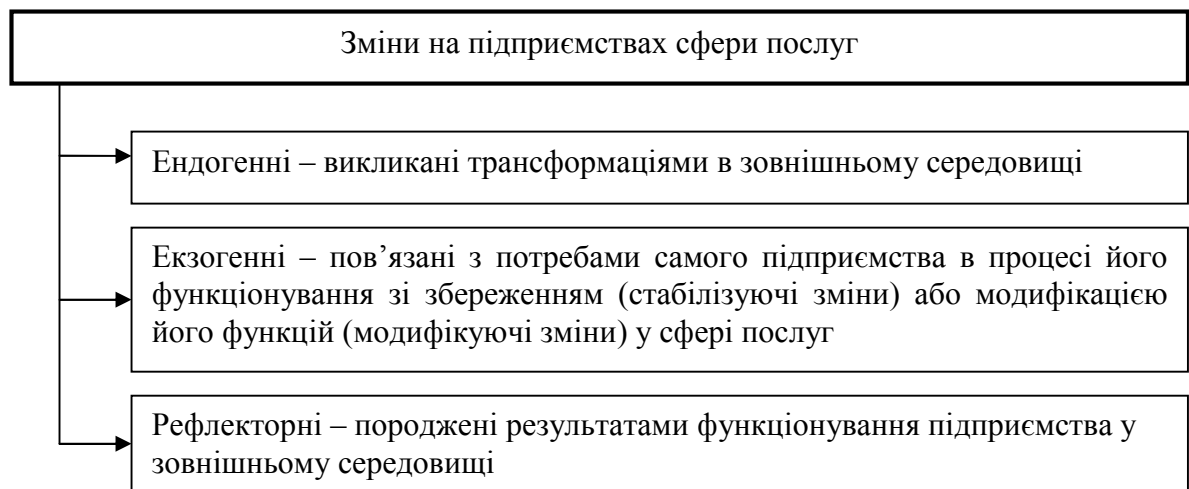


Рисунок 1.3 – Види змін на підприємствах сфери послуг, що сприяють інноваційному розвитку

Складено за [232]

Зазначені напрями змін не супроводжуються формуванням нового потенціалу підприємств сфери послуг, орієнтованого на майбутні трансформації ціннісних орієнтацій і переваг споживачів, можливі лише завдяки інноваційній діяльності. Остання забезпечує підприємствам цієї сфери стабільне положення на ринку протягом всього життєвого циклу товарів і послуг, гнучке маневрування в наданні послуг споживачам в ситуації невизначеності. По суті, мова йде про постійно відновлювати процес перетворення сфери послуг.

Цей процес є, на нашу думку, багатовимірним, що включає питання

стратегічного планування та управління, активізації наукових досліджень, маркетингу, організаційного проектування сфери послуг, формування команди виконавців, діяльність якої носить інноваційний характер.

На нашу думку, поняття «інноваційний розвиток підприємства сфери послуг» можна визначити як комплексний процес впровадження змін, що спирається на безперервний пошук і використання нових способів і сфер реалізації потенціалу підприємства та є результатом розробки та використання нових засобів та методів підвищення потенціалу підприємства в рамках нестабільного зовнішнього середовища.

Інноваційна модель розвитку підприємства є тим економічним фундаментом. Така модель розвитку визначає економічну міць країни та її перспективи на світовому ринку.

В даний час під інноваційним розвитком сфери послуг потрібно розуміти сукупність адміністративних методів, які забезпечують впровадження всіх видів нововведень і формування умов, стимулюючих інновації на підприємствах даної сфери.

У сфері послуг розробка і впровадження інновацій мають свої характерні риси, що відрізняються від створення та управління інноваціями в сфері виробництва. По-перше, більша частина інновацій у сфері послуг не підлягає патентуванню, що істотно скорочує життєвий цикл інновацій. По-друге, інноваціям у сфері послуг характерні висока невизначеність наслідків. По-третє, досить складно оцінити ефективність інновації. По-четверте, у сфері послуг необхідний комплексний підхід до впровадження інновацій.

Існує величезна кількість класифікацій інновацій. Найбільш часто використовується наступна: технологічні інновації (продуктові, процесні); нетехнологічні інновації (маркетингові, організаційні) [48].

Інновації в галузі процесів – необхідний елемент розвитку підприємства, що працює у сфері послуг. Зміни зазвичай стосуються внутрішніх процесів або процесів, які пов'язані з доставкою продуктів і послуг до кінцевого користувача. Це може бути як повна перебудова бізнес-процесів

(реінжиніринг), так і стратегія постійних серйозних змін в ключових процесах. Як показує аналіз структури інноваційних витрат вітчизняних підприємств сфери послуг, переважна частина коштів йде саме таки на процесні інновації, тобто на розробку і впровадження нових чи значно вдосконалених методів надання послуг. Приблизно в два рази менше коштів виділяється на створення нових продуктів. Досить рідкісними є організаційні та маркетингові інновації. І це закономірно, оскільки основною метою підприємств, що працюють у секторі послуг, в останні роки було розширення своєї ринкової частки і клієнтської бази [232].

Технологічні інновації – це діяльність організації, пов’язана з розробкою і впровадженням технологічно нових або значно вдосконалених послуг, нових або значно вдосконалених способів виробництва (передачі) послуг. В організаціях сфери послуг технологічною інновацією вважається послуга, характеристики або способи використання якої або принципово нові, або значно (якісно) вдосконалені в технологічному відношенні. Для порівняння виробничих та невиробничих технологічних інновацій представимо їх у вигляді наступного зіставлення (таблиця 1.1).

Можна виділити ряд класифікаційних ознак інновацій в сервісних організаціях. У залежності від об’єкта змін можуть бути виділені наступні типи інновацій: технічні, пов’язані з впровадженням нових видів техніки, пристосувань, інструментів, а також техніко-технологічних прийомів праці в обслуговуванні; організаційно-технологічні, пов’язані з новими видами послуг, більш ефективними формами обслуговування; управлінські, орієнтовані на вдосконалення внутрішніх і зовнішніх зв’язків організації, що використовують методи та форми менеджменту; комплексні, що охоплюють одночасно різні аспекти і сторони сервісної діяльності.

Залежно від ініціатора змін інновації в сфері послуг можуть бути поділені на: інновації «зверху-вниз», ініційовані керівництвом сервісної організації; інновації «знизу-вгору», ініційовані самими працівниками.

Інновації в залежності від причини їх появи поділяються на: інновації,

викликані потребами – розробляються для вирішення конкретної проблеми цільового ринку; інновації, спрямовані на підвищення ефективності – розробляються для підвищення ефективності процесу, існуючої послуги або процедури.

Таблиця 1.1 – Порівняльна характеристика технологічних інновацій у сфері послуг і в промисловому виробництві [232]

| Типи технологічних інновацій | Сфера послуг | Промислове виробництво |
|------------------------------|--|--|
| Продуктові інновації | Включають в себе розробку і впровадження: принципово нових послуг, вдосконалення існуючих послуг шляхом додавання нових функцій або характеристик, значні поліпшення в забезпеченні послугами (наприклад, з точки зору їх ефективності або швидкості). | Включають в себе розробку і впровадження технологічно нових і технологічно вдосконалених продуктів. |
| Процесні інновації | Включають в себе розробку і впровадження нових чи значно вдосконалених методів виробництва й уявлення послуг. | Включають в себе розробку і впровадження технологічно нових або технологічно значно вдосконалених виробничих методів, включаючи методи передачі продуктів. Засновані на використанні нового виробничого обладнання, на нових методах організації виробничого процесу або їх сукупності, на використанні результатів досліджень і розробок. |

Класифікація інновацій за ступенем новизни може бути представлена наступним чином: проривні інновації – створення та впровадження нових послуг; поступові інновації – поліпшення існуючих послуг або процесів; системні інновації – створення нової системи, наприклад, нові форми співпраці та взаємодії.

Всі системи в своєму розвитку проходять порогові стани, які ведуть до різкої якісної зміни (біфуркації) процесів, що протікають у них і до зміни організації в цілому. Необхідність впровадження інновацій в сервісні організації диктується такими факторами, як ринок і жорстка конкурентна

боротьба, а також швидкою зміною технологій і появою нової генерації техніки, для якої не прийнятні старі методи сервісу.

Конкурентні переваги сервісних організацій це, насамперед: високотехнічний і стабільний механізм надання широкого кола послуг; персональний підхід, ідентифікація проблеми клієнта і її ефективне рішення; цілісність якості.

Як видно, впровадження інновацій в діяльність сервісної організації може відбуватися в усіх напрямках. Можна виділити три основні групи змін, що відбуваються на підприємствах сфери послуг під впливом інноваційної діяльності: ендогенні, екзогенні та рефлекторні.

Таким чином, інновації у сфері послуг спрямовані на розробку нових послуг, їх вдосконалення, розширення сфери їх застосування, забезпечення послугами, а також удосконалення та впровадження методів виробництва та надання послуг. А інновації у виробничій сфері – це технології, за допомогою яких можна виробляти продукцію, розробляти нову продукцію і використовувати її, а також у створенні нового продукту або товару. Між інноваціями у секторі послуг та інноваціями у промисловості є суттєві відмінності.

Так окремі дослідники визначають процес інновацій в секторі послуг як «зворотній цикл продукту». Тобто підприємство сфери послуг спочатку приймає нову технологію з метою збільшення ефективності вже існуючого процесу; а вже потім удосконалений процес призводить до значного покращення якості наданих послуг, а нова технологія створює основу для появи нової послуги. Єдина чітка відмінність між інноваціями в послугах та інноваціями в галузях промисловості є те, що у сфері послуг менше спираються на науково-дослідницькі роботи, як на ключовий рушійний процес інновацій. Хоча науково-дослідні роботи є лише одним з елементів інноваційного процесу в промисловості, інвестиції в НДР тісно взаємопов'язані з введенням інновацій. В країнах з високою часткою витрат на НДР в сфері бізнесу у ВВП, кількість інноваційних підприємств також є

більшою. Слабший зв'язок має місце у сфері послуг, де частка витрат на НДР у ВВП значно нижча, ніж у промисловості.

Якщо результат інноваційної діяльності розглядати як послідовний ланцюжок цінностей і потреб, що знову формуються, то можуть бути здійснені всі типи змін. Організація інноваційної діяльності підприємств, що представляють сферу послуг, повинна забезпечувати: досягнення спільного бачення пропозиції послуг на споживчому ринку; визначення стратегічних пріоритетів у перетворенні даної сфери; розробку стратегії діяльності підприємств в тривалій перспективі; створення системи комунікацій, орієнтованої на реалізацію послуг; формування інноваційного персоналу з визначенням зон відповідальності за результати роботи; впровадження системного контролінгу процесів розвитку послуг на споживчому ринку [177].

В якості стратегічних напрямків інноваційного розвитку представляється можливим віднести: інноваційну діяльність, що спрямована на отримання нових продуктів, технологій і послуг; застосування нових методів в управлінні; перехід до нових організаційних структур; застосування нових видів ресурсів і нових методів до використання традиційних ресурсів.

Сучасний підхід до інновацій в сфері послуг все більшою мірою базується на розгляді інновацій як деякого процесу.

З точки зору підприємств сфери послуг під нововведенням можна розуміти новий порядок надання послуг, застосування нових принципів управління підприємствами сфери послуг, застосування нових технологій виробництва і надання послуг тощо.

Ключовими етапами інноваційного розвитку у сфері послуг є [161]: генерування ідей; оцінка та відбір («екранування») кращих інноваційних ідей; просування нових сервісних продуктів на ринок за допомогою проектування відповідної операційної системи і маркетингових дій.

Послуги з новими властивостями і якістю, надання яких додається до

раніше виконуваних послуг, можна визначити як новий продукт підприємства сфери послуг. При цьому новим продуктом підприємства сфери послуг може бути, або принципово новий вид послуг, що надаються, або оригінальна комбінація старих видів послуг без зміни їх змісту, або зміна технології їх реалізації з метою підвищення якості послуг, що надаються без істотних змін собівартості їх виробництва.

Таким чином, до основних підцілей інноваційного розвитку підприємств сфери послуг можна віднести [31]: пошук нових технічних рішень завдань, пов'язаних з винаходом і створенням оснащення та обладнання, що дозволяють удосконалити технологічний процес виробництва та реалізації послуг, що надаються населенню, поліпшити їх якість; технологічна підготовка виробництва нових видів послуг; реклама і просування на ринку нових видів послуг населенню; закріплення на старих ринках і вихід на нові ринки за рахунок регулярного вдосконалення технології реалізації послуг, підвищення конкурентоспроможності та якості надаваних послуг.

Інноваційний розвиток в сфері послуг за своєю спрямованістю повинен не тільки охоплювати сферу виробництва товарів і сферу їх споживання в цілому, але і відстежувати особливості конкретних споживачів, що, в кінцевому рахунку, обумовлює необхідність програмного підходу, що передбачає прогнозування, вибірковість і адресність, раціональність використання всіх типів ресурсів.

Розширення потреб у сфері послуг обумовлює трансформації у виробничому процесі товаровиробників, в інформаційних системах. Розвиток сфери послуг формує нову конкурентне середовище і нові потреби в товарах і послугах.

Однією з особливостей інноваційної розвитку підприємств сфери послуг як одного з різновидів підприємницької діяльності є те, що вона є діяльністю достатньо високого ризику порівняно зі звичайним підприємництвом. Такий ризик є обумовленим новизною, творчим характером науково-технічної роботи, та можливістю отримання як позитивного, так і негативного

результату [223]. При здійсненні інноваційного розвитку підприємств сфери послуг необхідно враховувати знання раніше використовуваних підприємством стратегій і результатів їх застосування (узагальнення досвіду підприємства у сфері інноваційного розвитку дозволяє врахувати всі недоліки і більш успішно розробити і впровадити нові підходи); фактор часу – обираючи час для впровадження інноваційних процесів, потрібно обов'язково враховувати макросередовище (економічні, демографічні, соціальні, правові та інші фактори) і мікросередовище підприємства (для цього, як правило, здійснюється SWOT-аналіз).

Отже, слід відмітити, що розвиток сфери послуг позитивно впливає на всі інші сфери, тому підтримка інновацій в сфері послуг має бути одним із пріоритетів державної політики в сфері інноваційного розвитку. Але поряд з державним, не менш важливим є внутрішньофірмове стимулювання інноваційної діяльності, із урахування особливостей конкретної сфери послуг. Організація інноваційного розвитку підприємств, що представляють сферу послуг, повинна забезпечувати досягнення спільного бачення пропозиції послуг на споживчому ринку та визначення стратегічних пріоритетів у перетворенні даної сфери. За цих умов важливого значення набуває визначення напрямків інноваційного розвитку підприємства.

Напрямок інноваційного розвитку підприємства сфери послуг – це визначений шлях або конкретний рух, що базується на впровадженні та застосуванні інновацій, що сприяють поліпшенню кількісних та якісних показників діяльності підприємства, забезпечують зміцнення його ринкових позицій та стимулюють створенню умови для прогресивного розвитку [223].

Напрямки інноваційного розвитку підприємства можна класифікувати за різними ознаками. Таким чином, відповідно до стратегічної направленості інноваційного розвитку можна виділити наступні (рисунк 1.4).

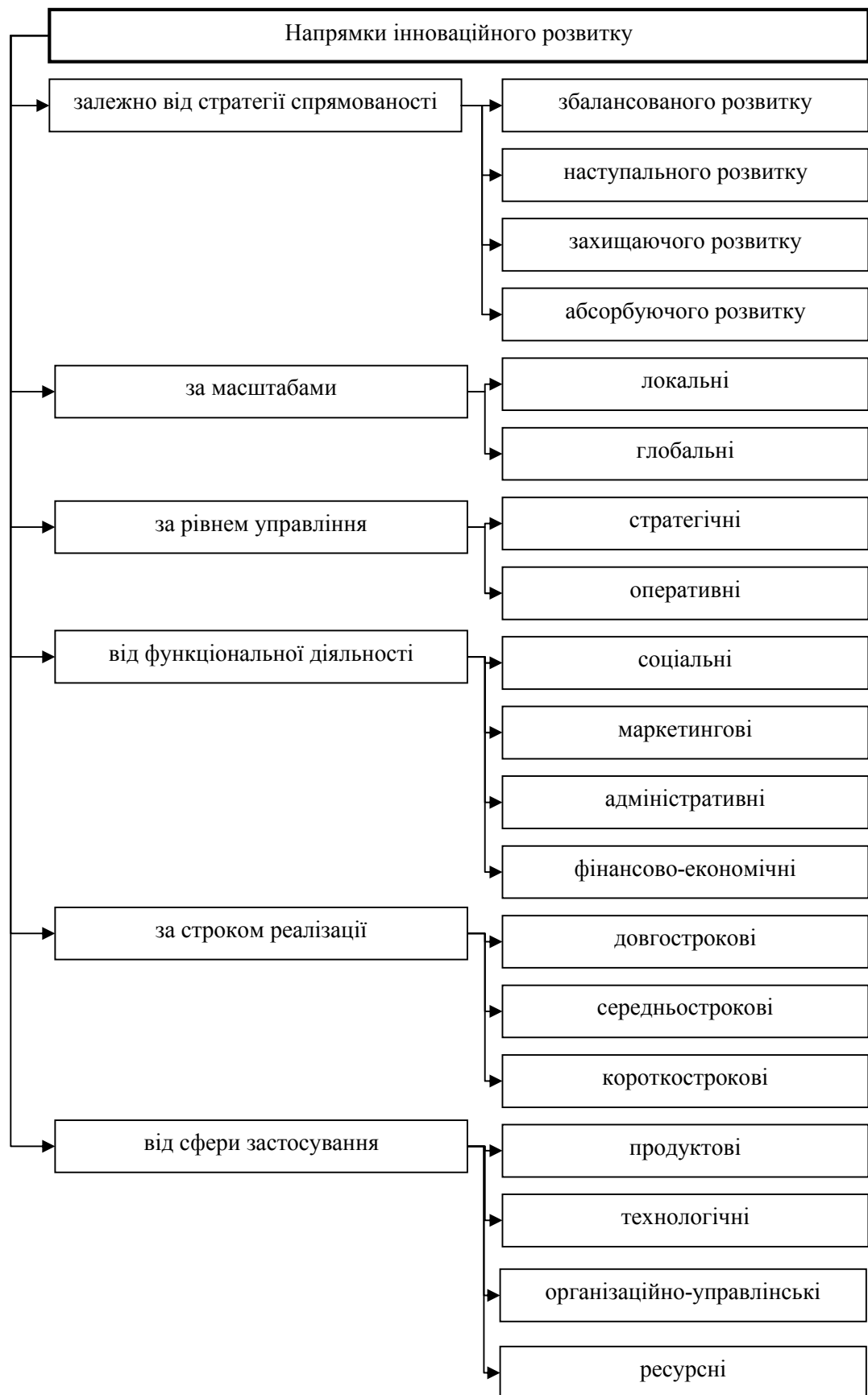


Рисунок 1.4 – Напрямки інноваційного розвитку підприємств сфери послуг
[розроблено автором]

В залежності від стратегії спрямованості виділяють інноваційний розвиток наступального розвитку (напрямок використовують, якщо створюється ситуація швидких стрибкоподібних змін, коли необхідно застосовувати вміння подолання технологічних розривів, досягнення випередження або збереження лідерства); збалансованого інноваційного розвитку (даний напрямок використовують в умовах безперервних і поступових технічних змін); абсорбуючого інноваційного розвитку (являє собою імітацію інноваційних перетворень та направлення основних зусиль на забезпечення виробничого процесу); захищаючого інноваційного розвитку (є використанням кінцевих результатів спостереження за діяльністю підприємств-лідерів на ринку, що дозволяє за короткий проміжок часу відтворити досягнення цих фірм та вийти на ринок слідом за ними без претензій на посаду провідних позицій).

За масштабами напрямки інноваційного розвитку можна поділити на: локальні, що спрямовані на внутрішні зміни на підприємстві та глобальні, які змінюють не тільки внутрішню структуру підприємства, а й призводять до змін зовнішнього середовища.

Згідно з рівнем аналізу відокремлюють [139]: стратегічні (покликані для здійснення реалізації перспективних цілей); оперативні або тактичні (виникають із поточної діяльності підприємства та в той же час реалізують досягнення оперативних цілей). Залежно від функціональної спрямованості напрямки інноваційного розвитку підприємства можна поділили на: соціальні; адміністративні; маркетингові; фінансово-економічні.

За строком реалізації напрямки інноваційного розвитку поділяють на: довгострокові (строком більше 8 років); середньострокові (строком до 5-8 років); короткострокові (строком до 2-3 років) [223]. Залежно від сфери використання напрямки інноваційного розвитку підприємства мають такі варіанти: продуктові (орієнтовані на продукт – розробку новітніх моделей продукції, що випускається, і розроблення нової продукції для тих, що існують, та нових ринків); технологічні (характеризуються орієнтацією на

впровадження нової техніки та технологій); ринкові (орієнтовані на модифікацію й захоплення нових ринків); організаційно-управлінські (орієнтовані на застосування нових методів організації виробництва, системи управління, маркетингу, нових фінансових інструментів та методів, впровадження нових форм мотивації персоналу – стимулювання творчої діяльності, або використання нових знань, або поліпшення умов безпеки праці, охорони здоров'я тощо); ресурсні (орієнтовані на освоєння нових видів та джерел сировини, матеріалів й нових підходів до використання традиційних ресурсів) [214].

Дослідження теоретичних засад інноваційного розвитку підприємств сфери послуг, дозволяє стверджувати, що дана проблема розглядається поверхнево, від врахування впливу таких підприємств на розвиток вітчизняної економіки, а тому забезпечення їх інноваційного розвитку є необхідною умовою забезпечення розвитку підприємств сфери послуг у цілому.

1.2. Інструменти та методи механізму інноваційного розвитку підприємств сфери послуг

Необхідною умовою успішного господарювання є формування і використання цілісного організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку підприємства, який передбачав би чітку впорядкованість його елементів і ефективність їх взаємодії. Актуальність удосконалення механізму інноваційного розвитку підприємств сфери послуг обумовлена глибинними структурними перетвореннями у світових економічних відносинах. Вони проявляються в усіх сферах суспільного життя – від динамічних змін структури суспільних потреб, що викликають зникнення традиційних потреб до активного розвитку нових ринків.

У той же час, необхідно відзначити, що функціонування підприємств сфери послуг визначається такими групами чинників: економічні, соціальні,

політичні. Кожна група чинників по-різному впливає на інноваційний розвиток підприємств сфери послуг, а тому їх необхідно враховувати при формуванні організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку підприємств (рисунк 1.5), оскільки одні з них сприяють інноваційному розвитку підприємств сфери послуг, а інші – навпаки – стримують його.

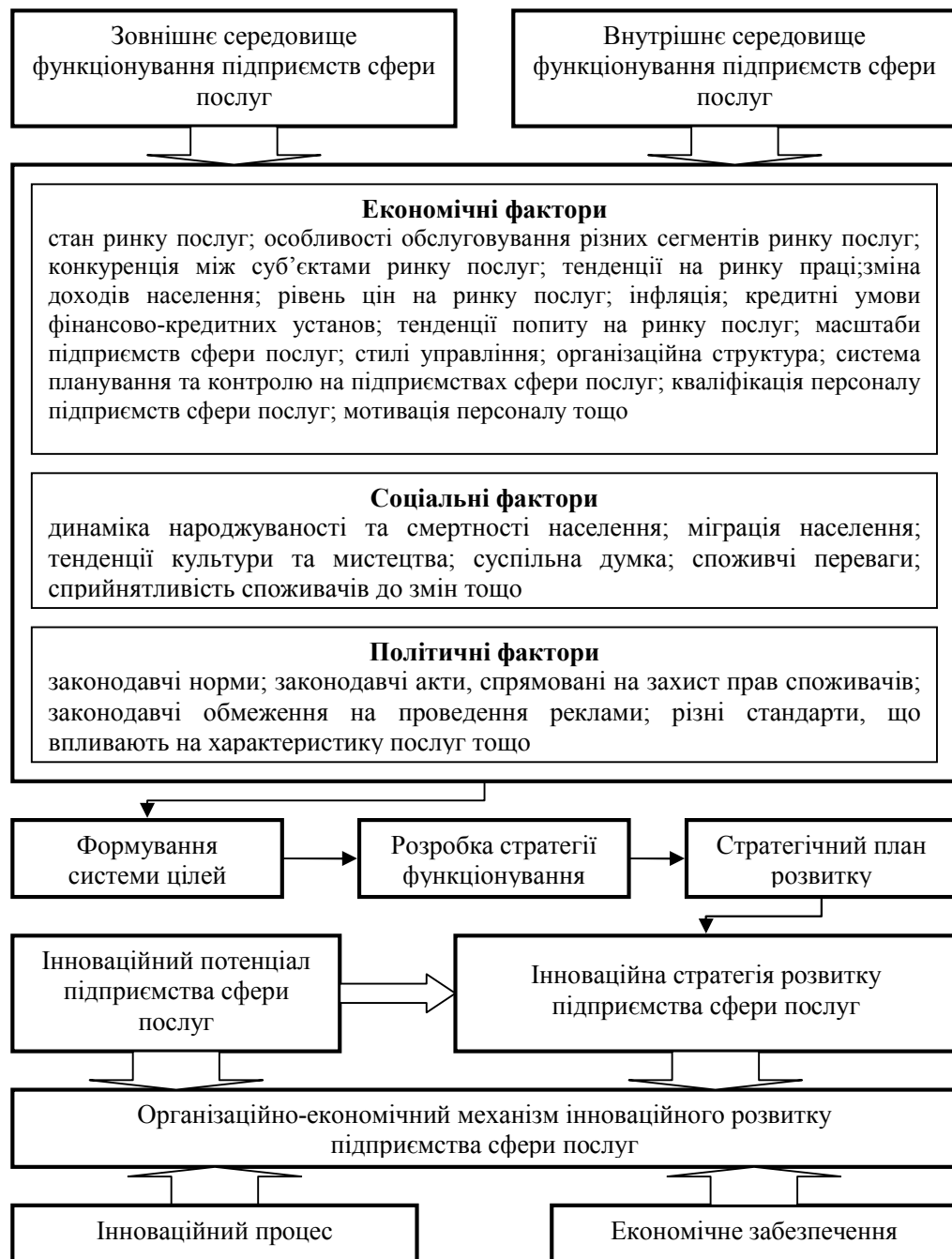


Рисунок 1.5 – Чинники та умови формування організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку підприємств сфери послуг [розроблено автором]

Усі чинники, також доцільно поділити на дві групи: чинники зовнішнього та внутрішнього впливу. Зовнішні чинники впливу – це чинники, вплив яких на розвиток інновацій здійснюється з боку навколишнього середовища організації. До таких факторів відносять: політична ситуація в країні, рівень економічного зростання країни, наявність зовнішніх джерел фінансування, національна та міжнародна законодавча база, податкова політика, науково-технічний прогрес в країні, екологічна ситуація в країні та міжнародні програми з екологічної безпеки тощо [37].

Внутрішні чинники – це чинники, які впливають на розвиток інновацій в межах внутрішнього середовища підприємства. До них належать: цілі організації в напрямку реалізації екологічних заходів; рівень забезпеченості внутрішніми джерелами фінансування; наявність фахівців з екологічної безпеки та відповідних структурних підрозділів.

Відомо, що зміна зовнішніх чинників практично не залежить від суб'єкта господарювання; внутрішні – безпосередньо визначаються організацією роботи самого підприємства.

Науковець А.М. Фолом'єва, обмежує поділ чинників, що впливають на господарюючий суб'єкт зовнішніми і внутрішніми. Зовнішні фактори відображають загальноекономічні умови діяльності підприємства, тобто склалося стан економіки і рівень її розвитку, специфіка включення в міжнародний поділ праці та галузева орієнтація на задоволення виробничих і споживчих потреб, рівень розвитку ринку, обсяг реалізації послуг в цілому; державно-правовий механізм, дієвість законодавчої бази та рівень її розвитку, ступінь правової та нормативної забезпеченості господарської діяльності, що встановлює певні межі і заборони [214].

На думку І.В. Афоніна, внутрішні чинники слід поділяти на чотири самостійні групи:

- організаційні-управлінські – стан менеджменту; здатність до інновацій, змін, перебудови; внутрішня структура управління;

- технологічні – орієнтація на розвиток сучасних технологій і потреб ринку в нових продуктах;
- економічні – достатність капіталу, якість активів і пасивів, прибутковість і ліквідність;
- соціально-психологічні – ставлення, очікування та реакція співробітників на введення в організації інновацій [8].

А.В. Черних класифікує чинники, беручи до уваги основні сфери функціонування підприємства сфери послуг в ринкових умовах, наступним чином:

- за характером: економічні, неекономічні;
- по можливості прогнозування: прогнозовані, непрогнозовані (випадкові);
- по можливості контролю і управління: керовані, некеровані;
- за тривалістю дії: однократно, періодично, постійно діючі [223].

Економічні чинники можна розділити на фінансові та комерційні. Фінансові – це в основному фактори непрямого впливу: валютний курс, інфляція, прибутковість на ринку капіталів, ставка за кредитами, ситуація на фондовому ринку.

Комерційні чинники пов'язані з діяльністю підприємства – зміна кон'юнктури ринку, зміна попиту на продукцію, поява нових конкурентів, розрахунково-платіжні відносини з постачальниками і покупцями. Чинники неекономічного характеру, які можуть стати причиною ризикової ситуації: стихійні лиха, екологія, політичні рішення, робота транспорту, порушення виробничого процесу (шлюб, простої, аварії), технологічний розвиток [223].

На думку А.В. Черних керовані чинники – це змінні, на які є можливість впливати з метою мінімізації негативного ефекту від їхньої зміни або збільшення позитивного ефекту. Некеровані чинники не схильні до дії з боку підприємства, а знизити негативний ефект від їх дії можна шляхом врахування їх впливу в стратегіях розвитку [223].

Здійснюючи інноваційний розвиток підприємства сфери послуг, дуже

важливо знати, які чинники здатні загальмувати або прискорити інноваційний процес. Основні чинники, що впливають на інноваційний розвиток підприємств сфери послуг наведені в таблиці 1.2. Отже, слід зазначити, що на інноваційний розвиток підприємств сфери послуг впливає ряд чинників, які сприяють розвитку інновацій або перешкоджають їх запровадженню. Чинники інноваційного розвитку можна розділити на два основних різновиди: внутрішні (чинники, які підлягають контролю з боку окремого підприємства сфери послуг) та зовнішні чинники (фактори, які не підлягають впливу з боку суб'єкта господарювання).

Серед трьох груп внутрішніх чинників вирішальний вплив на інноваційний розвиток підприємств сфери послуг має економічний фактор, що характеризує здатність підприємств до інноваційного розвитку (ступінь фінансування інноваційних проектів, розвиток матеріально-технічної бази, кваліфікаційні кадри тощо).

Саме тому підприємствам сфери послуг необхідно уважно дослідити ці фактори, щоб прийняти рішення про оптимальний спосіб побудови власного організаційного-економічного механізму інноваційного розвитку.

В економічному словнику термін «механізм» визначається: як послідовність станів, процесів, що визначають собою будь-яку дію, явище; як система, пристрій, що визначає порядок якого-небудь дії [211].

Дане поняття «механізм» було запозичене економістами з механіки і означає систему ланок, що перетворюють рух одних ланок у необхідний рух інших, при наявності вхідної та вихідної ланки.

У сучасному економічному словнику під механізмом економічним розуміється «сукупність методів і засобів впливу на економічні процеси, їх регулювання» [176]. Відома думка вчених, що визначають економічний механізм не простим набором економічних важелів та інструментів, а як їх систему, тобто взаємопов'язане і взаємообумовлене поєднання конкретних економічних регуляторів [78].

Таблиця 1.2 – Чинники, що впливають на інноваційний розвиток підприємств сфери послуг [8, 37, 214, 223]

| Групи чинників | Чинники, що стримують інноваційний розвиток підприємств сфери послуг | Чинники, що сприяють інноваційному розвитку підприємств сфери послуг |
|----------------|--|---|
| Економічні | <ul style="list-style-type: none"> – нестача засобів фінансування інвестиційних проектів; – слабкість матеріальної та науково-технічної бази; – відсутність резервної потужності; – відсутність необхідних кваліфікованих кадрів та ресурсів; – високі витрати, пов'язані з розробкою та впровадженням нововведень; – стійка організаційна структура компанії; – надмірна централізація; – авторитарний стиль управління; – складність міжгалузевих і міжорганізаційних взаємодій; – жорсткість в плануванні; – орієнтація на сформовані ринки; – складність узгодження інтересів учасників. | <ul style="list-style-type: none"> – збереження і розширення виробничої бази; – достатній обсяг резервних фінансових та матеріально-технічних засобів; – достатнє забезпечення прогресивними технологіями, необхідної господарської та науково-технічної інфраструктури; – гнучкість оргструктури; – демократичний стиль управління підприємством; – переважна більшість горизонтальних потоків інформації; – орієнтація на проблемні напрями, і формування організаційних груп під них; – децентралізація управління підприємствами. |
| Політичні | <ul style="list-style-type: none"> – обмеження зі сторони антимонопольного, податкового, амортизаційного та патентно-ліцензійного законодавства тощо. | <ul style="list-style-type: none"> – законодавчі міри (зокрема, пільги), що стимулюють інноваційну діяльність; – державна підтримка інноваційного розвитку тощо |
| Соціальні | <ul style="list-style-type: none"> – опір змінам, які можуть викликати такі наслідки як зміна статусу співробітників; – необхідність пошуку нової роботи; – велика невпевненість в успішності розроблених інновацій; – порушення стереотипів поведінки та традицій, що склалися; – боязнь невизначеності; – побоювання покарань за невдачі. | <ul style="list-style-type: none"> – моральне заохочення учасників інноваційного розвитку; – громадське визнання інноваційного розвитку; – забезпечення можливостей для творчої реалізації суб'єкта; – нормальний психологічний клімат в трудовому колективі. |

Більш точну трактовку, запропонував Л. Гурвіц, він визначає механізм як взаємодія між суб'єктами і центром, що складається з трьох стадій: кожен суб'єкт в приватному порядку посилає центру повідомлення m_i , центр, отримавши всі повідомлення, обчислює передбачуваний результат $Y = f(m_i, \dots, m)$; центр оголошує результат Y і за необхідності перетворює їх у життя [79].

Отже, у загальному вигляді механізм можна розглядати як спосіб організації розвитку підприємства з притаманними йому методами, формами, інструментами та способами управління. Механізм забезпечує взаємодію керуючої та керованої систем. Організаційно-економічний механізм є складовою господарського механізму підприємства, що включає разом з формами, методами, видами та способами управління управлінський апарат та організаційний фактор. Також для успішного функціонування підприємства важливу роль відіграє організаційно-економічний механізм інноваційного розвитку. Під механізмом розвитку пропонуємо розуміти систему методів, інструментів, способів, що забезпечують перехід керованої системи до нового якісного стану з метою підвищення ефективності функціонування та рівня конкурентоспроможності підприємства. При цьому за сучасних умов такого розвитку можна досягти тільки за умов здійснення інноваційної діяльності, тому головним рушієм розвитку економічних суб'єктів є інноваційний розвиток.

В економічній літературі не існує єдиного концептуального підходу до формування та складових механізму інноваційного розвитку підприємств сфери послуг. Так, Глазкова Ю.С. та Колоколов В.А. [33, 92] ототожнюють механізм інноваційного розвитку та інноваційний механізм, що не відповідає дійсності з точки зору економічного розвитку. Інші економісти при розгляді категорії механізму інноваційного розвитку не враховують специфіку та завдання інноваційного розвитку суб'єкту господарювання, що особливо важливо для підприємств сфери послуг.

Запропонований Трифіловою А.А. [209] економічний механізм

інноваційного розвитку підприємств базується на кількісній оцінці ресурсної складової інноваційного розвитку та науковець обґрунтував модель оцінки інноваційного потенціалу, на засадах чого обирається стратегія інноваційного розвитку, але при цьому акцент робиться на показнику інноваційної активності підприємств і тільки на двох видах інновацій (технічних та технологічних), що не враховує специфіку функціонування підприємств сфери послуг.

Механізм інноваційного розвитку згідно підходу Глазкова Ю.С. складається з таких елементів як: праця, капітал, інформаційне забезпечення, правове забезпечення та фінансове забезпечення. При цьому необхідно відмітити, що незважаючи на практичну спрямованість такого підходу, запропонований механізм інноваційного розвитку також акцентує увагу тільки на технічних та інноваційних інноваціях, також не розглянуто організаційне забезпечення інноваційного розвитку підприємств та зовсім не розглянуто управлінські, організаційні та інші види інновацій.

Ще один підхід до формування механізму інноваційного розвитку підприємств запропонувала Овсяннікова А.В. [160], згідно цієї концепції механізм інноваційного розвитку підприємства базується на взаємозв'язку задач інноваційного розвитку та форм, інструментів та засобів забезпечення, але цей підхід не враховує інноваційний потенціал підприємства та інформація на «вході» і «виході» носить абстрактний характер та нез'ясовно як її оцінювати.

Кузовлева І.А., Кузнецов С.Г. і Кураленко О.Г. [99] при формуванні механізму інноваційного розвитку підприємства акцент зробили на державному та регіональному регулюванні інноваційної діяльності суб'єкта господарювання. Але як і попередніх моделях відсутні показники оцінки ефективності запропонованого механізму та розглядаються тільки технічні та технологічні інновації. Проблемами формування дієвого механізму інноваційного розвитку підприємств займались багато вчених-економістів, так організаційно-економічний механізм функціонування підприємств

досліджували Т.В. Полозова, Ю.В. Овсюченко та А.А. Малицький [171, 134]. З точки зору цих науковців зазначений механізм можна визначити як сукупність організаційних, фінансових і економічних методів, способів, форм, інструментів і важелів (кожному з яких властиві власні форми управлінського впливу), що чинять вплив на економічні і організаційні параметри системи управління підприємством та здійснюється регулювання організаційно-технічних, виробничо-технологічних, фінансово економічних процесів. Його метою є ефективний вплив на кінцеві результати діяльності, формування та посилення організаційно-економічного потенціалу, отримання конкурентних переваг. Тульчинська С.О. розглядає організаційно-економічний механізм інноваційного процесу, визначаючи його як взаємопов'язану сукупність економічних відносин, принципів, методів і форм організації створення, промислового впровадження та комерціалізації нововведень [210].

Узагальнюючи визначення організаційно-економічного механізму управління інноваційним розвитком підприємства з погляду Кузовлевої І.А., Кузнецова С.Г., Кураленко О.Г. [99], Леонова Я.В. [106] та Ілляшенка С.М. [83, 84, 85], можна визначити, що це цілісна система управлінських і економічних елементів, що функціонують і розвиваються у просторі та часі, є одночасно сукупність прийомів, методів та інструментів впливу на систему (підприємство), яка враховує інноваційну складову забезпечуючи здійснення процесу, що циклічно повторюється, спрямованого на успішне проведення діяльності від генерації ідеї і подальшої її формалізації в новий продукт. Ця діяльність спрямована на безупинний пошук і реалізацію ринкових можливостей інноваційного розвитку в мінливих умовах зовнішнього середовища в рамках обраної місії і прийнятої мотивації діяльності.

Ілляшенко С.М. наголошує, що організаційно-економічний механізм інноваційного розвитку потрібно розглядати як багаторівневу ієрархічну систему, що включає макрорівень (рівень держави чи регіону) і мікрорівень (рівень конкретного суб'єкта господарської діяльності) [84].

З позицій підприємства сфери послуг організаційно-економічний механізм інноваційного розвитку має бути спрямований на досягнення конкретних інноваційних цілей шляхом впливу на конкретні сфери та чинники. Останні, в свою чергу, забезпечують досягнення намічених цілей, а вплив здійснюється за допомогою використання конкретних ресурсів чи потенціалу підприємства. В той же час організаційно-економічний механізм інноваційного розвитку підприємства є підсистемою традиційного організаційно-економічного механізму підприємства. А тому реалізується через форми і методи управління всією господарською діяльністю.

Проаналізувавши праці відомих вчених з питання формування господарських механізмів, можна зазначити, що організаційно-економічний механізм інноваційного розвитку підприємства повинен виконувати наступні функції: реалізація потенціалу, закладеного у кожній формі власності та господарювання, забезпечення конкуренції та співпраці між ними у справі використання інноваційного потенціалу при виході з економічної кризи на шлях економічного зростання; забезпечення збалансованості та внутрішньовиробничої пропорційності між структурними ланками виробництва на інноваційній основі; додержання стійких стимулів підприємців, менеджерів, працівників і колективів у створенні якісно нових технологій, форм організації виробництва, маркетингового обслуговування, реалізації кваліфікації та творчого потенціалу всіх суб'єктів відтворення; створення рівних економічних умов для реалізації соціально-економічного потенціалу кожної фірми та суб'єкта власності та господарювання в організації ефективного інноваційного процесу.

В загальному вигляді механізм інноваційного розвитку підприємства, на нашу думку, передбачає сукупність взаємопов'язаних елементів, економічних методів та інструментів, способів, що забезпечують здійснення незворотних цілеспрямованих змін шляхом здійснення інноваційної діяльності в умовах мінливого зовнішнього середовища.

Ключовою особливістю функціонування підприємств сфери послуг є

відсутність чіткого розмежування між продуктами і процесами, часто виробництво і споживання відбувається одночасно. Інноваційна діяльність в сфері послуг має безперервний характер і складається з серії поліпшують змін в продуктах і процесах, що утруднює виявлення факту впровадження інновацій як результату інноваційної діяльності підприємства.

Враховуючи те, що для підприємств сфери послуг процес виробництва та споживання інновацій співпадає з процесом споживання, внаслідок чого доволі часто не можна визначити результати їх інноваційної діяльності, а тому під організаційно-економічним механізмом інноваційного розвитку підприємств сфери послуг будемо розуміти сукупність взаємопов'язаних елементів, економічних методів та інструментів, способів здійснення управлінського впливу, що забезпечують регулювання та стимулювання здійснення незворотних цілеспрямованих змін шляхом інноваційних перетворень у всіх сферах діяльності підприємства сфери послуг в умовах мінливого зовнішнього середовища.

Виділення складових організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку необхідно для ефективної організації та управління інноваційною діяльністю, активізації інноваційного механізму на підприємстві. Організаційно-економічний механізм має складну структуру, проте доцільно виділити його певні елементи (рисунок 1.6). В той же час до економічних складових формування організаційно-економічного інноваційного розвитку підприємств сфери послуг необхідно віднести: фінансування та кредитування створення, поширення та впровадження інновацій; оподаткування та страхування підприємств, що створюють та впроваджують новітні технології; ціноутворення на науково-технічну продукцію; стимулювання науки і створення інновацій на різних рівнях.



Рисунок 1.6 – Послідовність формування організаційно-економічного інноваційного розвитку підприємств сфери послуг [розроблено автором]

Особливу увагу потрібно приділити фінансово-кредитній складовій організаційно-економічного механізму господарювання у сфері послуг спрямованій на створення сприятливого кредитного середовища для розвитку підприємницької діяльності через запровадження

мікрокредитування, пільгове кредитування суб'єктів, лізинг, тренінги з фінансово-кредитних питань для працівників сфери послуг тощо (рисунок 1.7).



Рисунок 1.7 – Складові організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку підприємств сфери послуг [розроблено автором]

Інструментарій непрямих методів управління підприємствами у країнах із розвинутою ринковою економікою доволі різноманітний. Його більша частина зосереджена переважно в сфері оподаткування, саме через систему пільг.

Результатом застосування даного механізму є досягнення такого рівня інноваційного розвитку, який дозволить підприємствам послуг здійснювати свою діяльність в зовнішньому середовищі найкращим способом в

порівнянні з конкурентами за показниками. Ефективне функціонування всіх складових даного механізму можливе за рахунок взаємопов'язаної, злагодженої роботи всіх його складових.

У той же час, для ефективного інноваційного розвитку підприємств сфери послуг необхідно забезпечити відповідні умови інноваційного розвитку, для чого підприємствам сфери послуг необхідно здійснити певні кроки (рисунк 1.8).

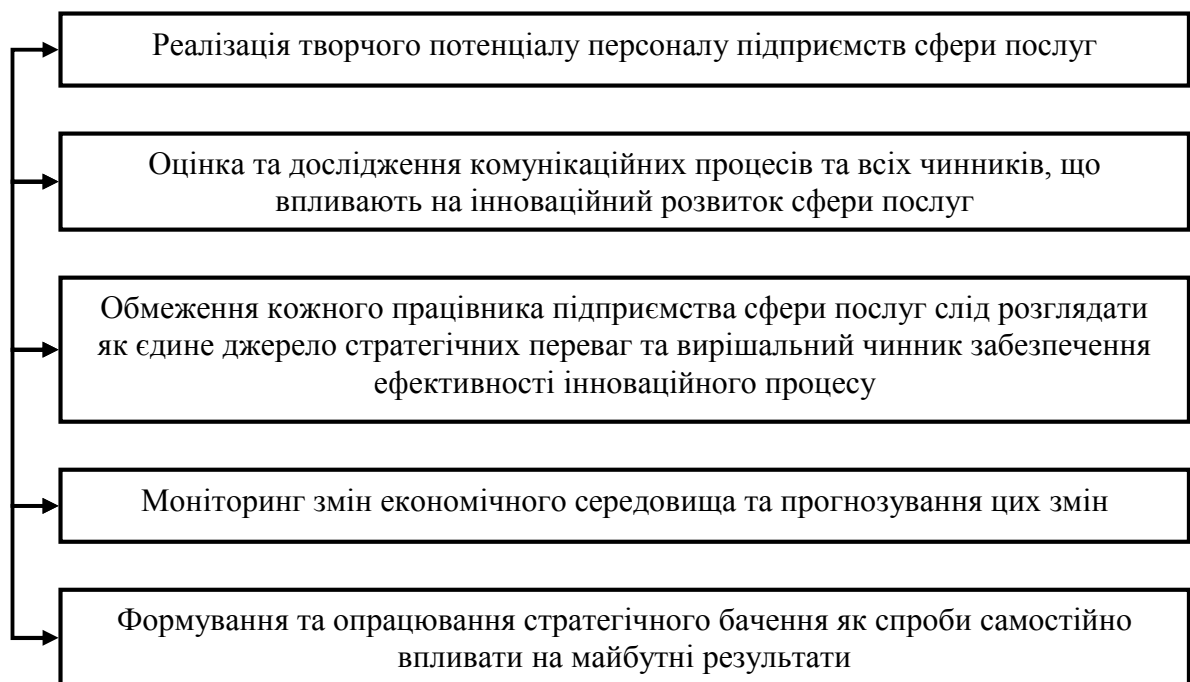


Рисунок 1.8 – Передумови забезпечення інноваційного розвитку підприємств сфери послуг [розроблено автором]

Організаційно-економічний механізм інноваційного розвитку підприємств сфери послуг вимагає системного підходу і відповідно розгляду його як комплексного з точки зору внутрішнього змісту і зовнішнього середовища його функціонування, а тому повинне реалізовуватися в декілька етапів:

1. Діагностика поточного стану інноваційного розвитку підприємства (визначають п'ять основних складових інноваційного розвитку: загальні

(інвестиційні) показники, виробничі показники, трудові показники, маркетингові показники, товарні показники). Діагностика інноваційного розвитку підприємства має визначити можливості інноваційного розвитку шляхом співставлення інноваційного потенціалу та поточного стану інноваційного розвитку. Важливим моментом є аналіз диспропорцій між інноваційним потенціалом та поточним інноваційним розвитком.

2. Формування відповідної стратегії інноваційного розвитку в залежності від поточного стану інноваційного розвитку та потенціалу, що включає: визначаються базові стратегії розвитку та їх інноваційні складові; розробляються й оцінюються альтернативні інноваційні стратегії; здійснюються вибір і обґрунтування інноваційної стратегії, якій віддається перевага.

Інноваційну стратегію розвитку підприємства слід розглядати на кількох рівнях планування та управління, а для її розробки застосовують різні підходи. Так, на корпоративному рівні управління доцільно використовувати, в основному SWOT-аналіз, на бізнес-рівні – GAP-аналіз, стратегічну модель Портера, матрицю Бостонської консультативної групи, матрицю «Мак-Кінсі – Дженерал Електрик», на товарному рівні – в основному STP-аналіз [1].

Таким чином, при визначенні найбільш привабливої інноваційної стратегії підприємства дотримуються певних критеріїв, серед яких найважливішими є [9]: відповідність можливостям і загрозам зовнішнього середовища; відповідність цілям організації і сумісність з її місією; досягнення конкурентних переваг за рахунок використання сильних сторін підприємства та слабкості конкурентів, нейтралізації або компенсації слабких сторін підприємства і сильних сторін (переваг) конкурентів; наявність необхідних ресурсів, наукового, технічного, виробничого, кадрового потенціалів; досягнення балансу між усіма структурними підрозділами фірми; використання ефекту синергізму інноваційної діяльності як єдиної системи;

3. Реалізація стратегії інноваційного розвитку та оцінка її ефективності.

Будь-який раціональний механізм в рамках діяльності господарюючого суб'єкта має ґрунтуватися на наступних принципах, встановлених ще Богдановим А.А. [21]:

1. Принцип сумісності, який орієнтує на відбір якісно визначених елементів і зв'язків, завдяки яким їх сукупність перетворюється в систему, яка володіє ознаками, відсутні у її елементів.

2. Принцип актуалізації передбачає виявлення всіх функцій елементів системи і зв'язків між ними, встановлення їх кількісної і якісної визначеності і свідомо підтримка цих зв'язків для досягнення цілі системи. Цей принцип ще називають принципом відповідності, який визначає ступінь результативності механізму.

3. Принцип зосередження складається в підпорядкуванні окремих функцій здійснення основної системної функції.

4. Принцип лабільності – свідомо підтримка процесу розвитку системи, підвищення рівня її організованості.

Також можна розглянути систему принципів формування механізму інноваційного розвитку підприємства, яку пропонує Ілляшенко С.М. [85]: системність, комплексність, орієнтація на інновації. Принцип системності передбачає формування механізму інноваційного розвитку підприємства як відкритої, адаптивної, динамічної системи імовірного характеру. Принцип комплексності полягає у формуванні такого механізму в межах окреслених методами державного і регіонального регулювання діяльності підприємств. Принцип орієнтації на інновації повинен забезпечити довгострокове виживання і розвиток господарюючого суб'єкта в нестабільному середовищі за рахунок постійного пошуку і використання нових способів і сфер реалізації його потенціалу.

Побудова кожного раціонального механізму суб'єкту господарювання має базуватися на принципах: сумісності, актуалізації, зосередження та лабільності. Принцип сумісності орієнтує на відбір якісних елементів та зв'язків, що перетворюють сукупність у систему, що має ознаки, відсутні у її

складових. Принцип актуалізації базується на визначенні всіх можливих функцій елементів та зв'язків між ними, а тому визначає ступінь результативності механізму. Принцип зосередження складається з підпорядкованості окремих функцій здійсненню основної системної функції. Принцип лабільності означає свідому підтримку процесу розвитку системи, підвищення рівня її організованості. Але при формуванні організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку підприємств сфери послуг необхідно ще також використовувати додаткові специфічні принципи. Отже, для формування цілісної системи принципів формування організаційно-економічного механізму управління інноваційним розвитком підприємств сфери послуг (рисунок 1.9):

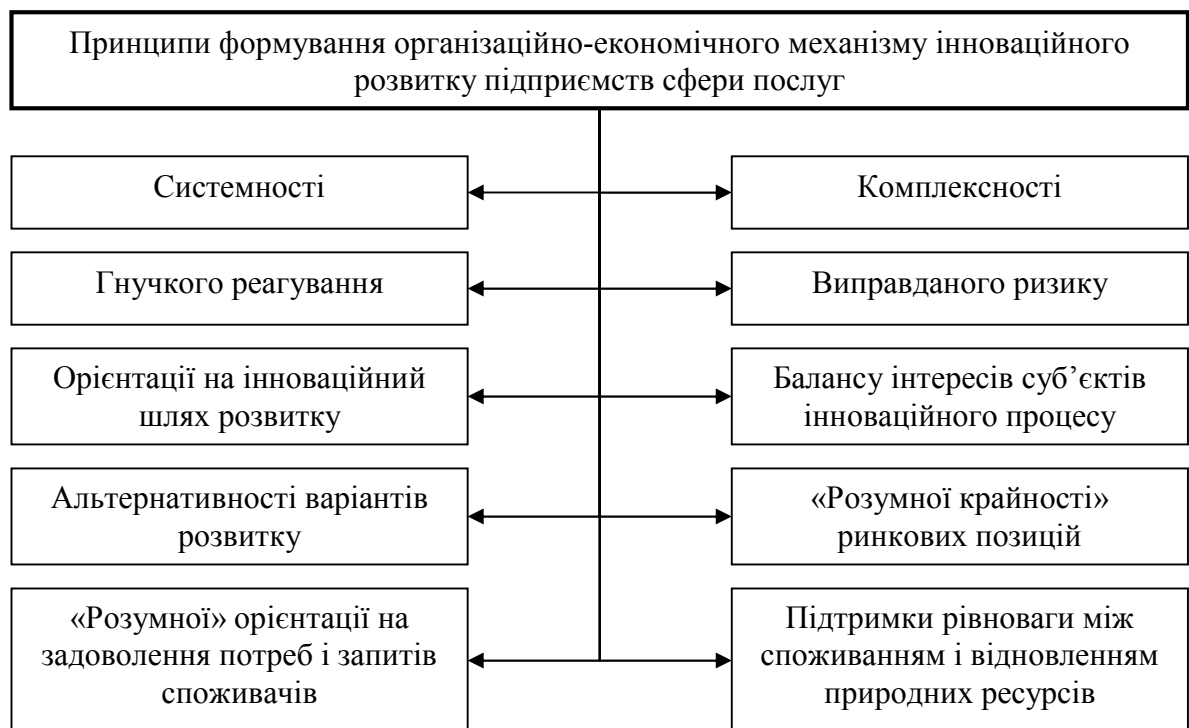


Рисунок 1.9. Принципи формування організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку підприємств сфери послуг

Складено за [82].

1. Принцип системності, до головних ознак якого можна віднести:

- цілісність – залежність кожного елемента, властивості і відношення

системи від його місця, функцій усередині цілого;

- структурність – можливість опису системи через визначення її структури;

- взаємозалежність системи і зовнішнього середовища – система формує і виявляє свої властивості в процесі взаємодії із навколишнім середовищем;

- ієрархічність – кожен елемент системи, у свою чергу, розглядається як система, а система, в свою чергу, являє собою один з компонентів системи більш високого рівня [82].

2. Принцип комплексності, який дозволяє узгодити майже всі аспекти функціонування організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку підприємств сфери послуг як комплексу цілісних систем управління. А саме ринкових механізмів, регулювальних і забезпечувальних механізмів, економічного механізму підприємств, інструментів і методів управління інноваційним розвитком на рівні окремого суб'єкта господарювання.

3. Принцип орієнтації на інноваційний шлях розвитку передбачає орієнтацію підприємств сфери послуг на безперервний пошук та використання нових способів і сфер реалізації власного потенціалу у змінних умовах зовнішнього середовища відповідно до сформованої місії та прийнятої мотивації діяльності.

4. Принцип «розумної» орієнтації інновацій на задоволення потреб і запитів споживачів. Даний принцип характеризує, що для сервісному підприємства запорукою успіху на ринку є задоволення інтересів цільових груп споживачів, що властиве для традиційного ринкового підходу, а тому їм необхідно орієнтувати свою господарську діяльність, у тому числі й інноваційну, саме з цих позицій.

5. Необхідність відновлення природних ресурсів і забезпечення виконання екологічних норм дозволила сформулювати принцип підтримки рівноваги між споживанням і відтворенням природних ресурсів.

6. Принцип альтернативності варіантів розвитку визначає, що в умовах економічної нестабільності, постійних змін політичного, економічного, екологічного та інших видів середовища розвиток майбутніх подій практично завжди має альтернативний характер. Отже, для того, щоб прийняти рішення щодо вибору одного з варіантів інноваційного розвитку, необхідно звернути увагу на можливість різного розвитку подій і враховувати це у відповідних розрахунках і висновках.

7. Принцип підтримки компромісу між ступенем ризику та очікуваними результатами. Альтернативність розвитку подій пов'язана з ризиком, який викликаний тим, що часто важко спрогнозувати які можливі варіанти розвитку подій, так і ймовірності їхнього виникнення, а отже, існує можливість ухвалення неправильного рішення. Тому варто обирати прийнятні співвідношення можливих надбань і втрат шляхом порівняння їх між собою за критеріями: очікуване значення результату; ризик, що припадає на одиницю результату тощо.

8. Принцип гнучкого реагування вимагає від підприємств сфери послуг швидко перелаштовувати власну діяльність, обираючи лише ті варіанти розвитку, які відповідають новій ситуації на ринку та наявному потенціалу.

9. Принцип «розумної крайності» ринкових позицій вимагає, що одні підприємства сфери послуг повинні мати ярко виражені переваги порівняно з фактичними та потенційними конкурентами. Дотримання цього принципу значить, що підприємство має орієнтуватися на ніші ринку чи на роботу на більшості ринкових сегментів.

10. Принцип виправданого ризику пов'язаний з багатоваріантністю розвитку подій інноваційного розвитку підприємств сфери послуг, що вимагає прийняття виважених рішень для уникнення загроз [84].

Сукупність даних принципів дає можливість розглядати організаційно-економічний механізм інноваційної діяльності підприємств сфери послуг як відкриту, адаптивну, динамічну систему ймовірнісного характеру. Ця система функціонує в ринковому середовищі в рамках, що забезпечують

тривале виживання підприємства сфери послуг та його розвиток у мінливому середовищі за рахунок безперервного пошуку та використання нових способів і сфер реалізації його потенціалу.

Отже, механізм інноваційного розвитку підприємств сфери послуг має бути представлено у вигляді логіко-структурної схеми та включати всі етапи (від оцінки потреби в інноваційному розвитку до розрахунку показників, що дозволяють оцінити ефективність цього механізму). Також цей механізм має враховувати всі види інновацій в залежності від специфіки діяльності підприємства, а для підприємств сфери послуг особливо важливо враховувати організаційні та управлінські інновації. Для ефективного функціонування механізму інноваційного розвитку підприємств сфери послуг необхідно обґрунтувати показники, що визначають потреби суб'єкта господарювання в інноваційному розвитку та інноваційний потенціал, а головна мета такого механізму – це забезпечення інноваційного розвитку підприємств сфери послуг.

1.3. Регулювання інноваційної діяльності підприємств сфери послуг

За сучасних умов перспективним напрямком інтенсивного розвитку економіки та економічного розвитку країн є зростання інноваційної активності суб'єктів господарювання та підвищення рівня їх конкурентоспроможності. Це впливає на зміну стратегічних орієнтирів у структур та суті самого процесу інноваційного розвитку. Все це обумовлює нові вимоги до механізмів організації та регулювання інноваційної діяльності підприємств, особливо це стосується підприємств сфери послуг. Також для забезпечення ефективної діяльності підприємств необхідне розробка та впровадження дієвих механізмів управління інноваційним розвитком, що неможливе за умов відсутності налагодженого механізму регулювання інноваційної діяльності.

Інноваційна діяльність – це системна діяльність, що включає наукові,

технологічні, організаційні, фінансові та комерційні дії, що спрямовані на реалізацію інновацій, це діяльність, що базується на інвестиціях та надає економічний, соціальний та ін. ефекти.

Організаційно-економічний механізм інноваційного розвитку підприємств сфери послуг необхідно розглядати як багаторівневу ієрархічну систему, що вимагає відповідного регулювання їх інноваційної діяльності. Тому він вимагає взаємодії всіх його систем на макро- та мікрорівнях управління (рисунок 1.11).

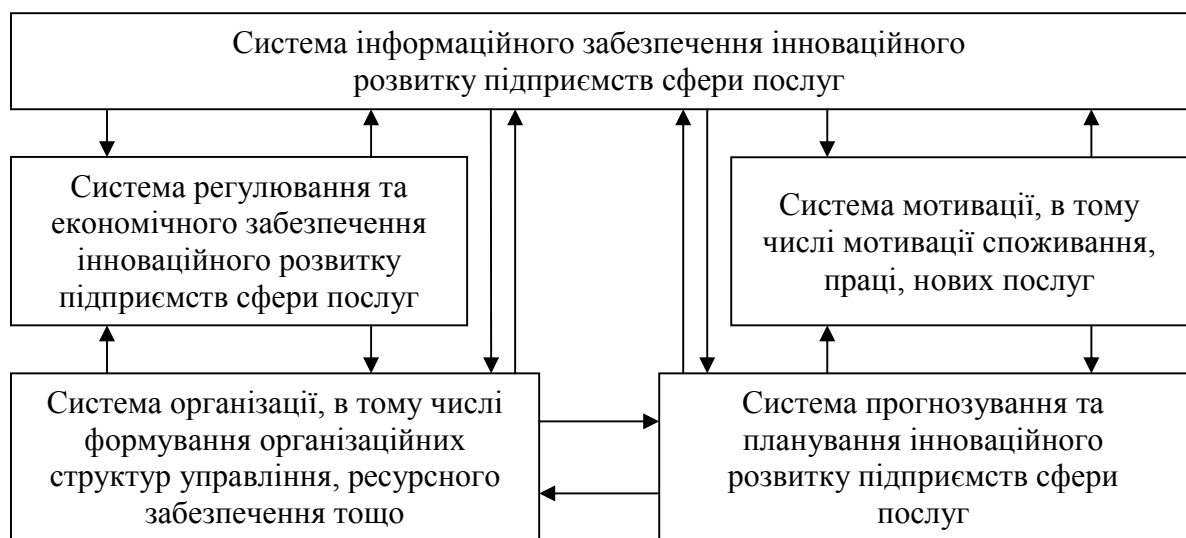


Рисунок 1.11 – Схема взаємодії систем забезпечення організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку підприємств сфери послуг на макро- та мікрорівнях

Складено за [47].

Дія верхнього рівня організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку проявляється опосередковано через дію механізмів державного регулювання та стимулювання. Ці механізми є зовнішніми стосовно мікрорівня, а тому певний суб'єкт господарювання вплинути на них не в змозі. Вони як елементи регулювальних систем, певною мірою злагоджують і регулюють дії ринкових механізмів. А також створюють сприятливе або несприятливе середовище для інноваційного розвитку

підприємств сфери послуг.

Система прогнозування та планування інноваційного розвитку підприємств сфери послуг визначає стратегію та тактику їх розвитку за напрямками його діяльності: науково-технічною, виробничо-господарською, збутовою, матеріально-технічною, інвестиційною та інноваційною діяльністю тощо.

Ця система реалізує наступні функції:

- аналіз структури виробництва та споживання, що сформована на ринку;
- аналіз конкурентів, споживачів, системи збуту, системи стимулювання тощо;
- аналіз чинників, що впливають на інноваційний розвиток підприємства сфери послуг;
- прогнозування тенденцій розвитку ринку під дією науково-технічних, соціально-політичних, демографічних, технологічних, економічних, організаційно-правових, екологічних та інших чинників;
- аналіз ринкових можливостей і загроз, що стимулюють або уповільнюють реалізацію можливих альтернатив інноваційного розвитку підприємств сфери послуг;
- аналіз сильних і слабких сторін діяльності підприємств сфери послуг;
- оцінка і добір оптимальних варіантів інноваційного розвитку з точки зору реалізації можливостей підприємства сфери послуг і зовнішніх умов, вибір позицій на ринку і конкурентних позицій;
- планування діяльності підприємства сфери послуг у відповідності до сформованих варіантів розвитку.

Система мотивації підприємств сфери послуг реалізує такий набір функцій:

- мотивація підприємництва;
- мотивація розвитку самого підприємства;
- мотивація праці;

- мотивація споживання нових послуг [82].

Система організації виконує наступні функції:

- виділення переваг і недоліків у діяльності підприємств сфери послуг;
- реалізацію пріоритетних напрямків інноваційного розвитку підприємств сфери послуг через формування та перебудову організаційних структур управління та організаційно-економічних зв'язків;
- ресурсне забезпечення інноваційного розвитку підприємств сфери послуг, у тому числі пошук джерел і механізмів забезпечення та формування їх оптимальної структури;
- контроль процесів інноваційного розвитку в умовах впливу зовнішнього та внутрішнього середовища, коригування процесів розвитку і, за потреби, зміни пріоритетів інноваційного розвитку.

Отже, організаційно-економічний механізм інноваційного розвитку підприємств сфери послуг є одним із основних елементів системи їх до змінних умов зовнішнього середовища, забезпечуючи їх тривале виживання та постійний розвиток. А тому організаційно-економічний механізм інноваційного розвитку підприємств сфери послуг є підсистемою традиційного організаційно-економічного механізму підприємства і певним чином реалізується через форми і методи управління всією його господарською діяльністю [47].

Безумовно, підприємства сфери послуг функціонують в умовах регулювання інноваційної діяльності підприємств з боку держави та впливу та державної інноваційної політики, які в сукупності формують інституційне забезпечення інноваційної діяльності.

Інституційне забезпечення інноваційного розвитку підприємств сфери послуг – це сукупність державних і недержавних інституцій. Вони у сукупності забезпечують наявність правових, організаційних і економічних умов, необхідних для провадження і розвитку інноваційної діяльності.

Правова основа інституційного забезпечення інноваційної діяльності в Україні визначається низкою нормативно-правових активів. Згідно зі ст. 332

Господарського кодексу України [38], відносини, що виникають у процесі здійснення інноваційної діяльності, регулюються Господарським кодексом та іншими законодавчими актами. Зокрема, у Господарському кодексі наведено визначення інноваційної діяльності, її види, форми інвестування інноваційної діяльності, засади державного регулювання інноваційної діяльності, зміст договору на створення і передачу науково-технічної продукції.

Крім того, до складу інших нормативно-правових актів належать:

- Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні»;
- Закон України «Про Кабінет Міністрів України»;
- Закон України «Про місцеві державні адміністрації»;
- Закон України «Про інноваційну діяльність»;
- Закон України «Про усунення дискримінації в оподаткуванні суб'єктів підприємницької діяльності, створених з використанням майна та коштів вітчизняного походження»;
- Закон України «Про підготовку та реалізацію інвестиційних проектів за принципом «єдиного вікна»;
- Закон України «Про державно-приватне партнерство»;
- Закон України «Про концесію»;
- Закон України «Про загальні засади створення та функціонування спеціальних (вільних) економічних зон»;
- Закон України «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні»;
- Закон України «Про державне регулювання діяльності у сфері трансферу технологій»;
- Закон України «Про наукові парки».

До суб'єктів інституційного забезпечення інноваційної діяльності належать:

- Президент України;
- представницькі органи влади;

- виконавчі органи влади;
- Міністерство освіти і науки України, яке є головним органом у сфері інновацій та інформатизації;
- інші державні органи у сфері інноваційної діяльності;
- консультативно-дорадчі органи;
- окремі наукові, громадські та професійні установи, організації та проекти у сфері інноваційної діяльності;
- окремі суб'єкти господарювання інноваційної діяльності;
- суб'єкти інфраструктури інноваційної діяльності;
- окремі організаційні форми провадження інноваційної діяльності.

Також до суб'єктів інституційного забезпечення інноваційної діяльності належали:

- Державне агентство з інвестицій та управління національними проектами, яке було головним органом у системі центральних органів виконавчої влади із забезпечення реалізації державної політики у сфері управління національними проектами (стратегічно важливими проектами, що забезпечують технологічне оновлення та розвиток базових галузей реального сектору економіки України) (не функціонує з 31 березня 2015 р.);
- Державне агентство з питань науки, інновацій та інформатизації України, яке здійснювало реалізацію державної політики у сфері наукової, науково-технічної та інноваційної діяльності, інформатизації, формування і використання національних електронних інформаційних ресурсів, створення умов для розвитку інформаційного суспільства (не функціонує з 4 червня 2015 р.).

Головною метою державної інноваційної політики в Україні є створення соціально-економічних, організаційних і правових умов для ефективного відтворення, розвитку та використання науково-технічного потенціалу держави, забезпечення впровадження сучасних екологічно чистих, безпечних, енерго- та ресурсозберігаючих технологій, виробництва та реалізації нових видів конкурентоздатної продукції [72].

Основними принципами державної інноваційної політики є:

- орієнтація на інноваційний шлях розвитку економіки України;
- визначення державних пріоритетів інноваційної діяльності;
- формування нормативно-правової бази у сфері інноваційної діяльності;
- створення умов для збереження, розвитку і використання вітчизняного науково-технічного та інноваційного потенціалу;
- забезпечення взаємодії науки, освіти, виробництва, фінансово-кредитної сфери у розвитку інноваційної діяльності;
- ефективне використання ринкових механізмів для сприяння інноваційній діяльності, підтримка підприємництва в сфері послуг;
- фінансова підтримка, здійснення сприятливої кредитної, податкової і митної політики у сфері інноваційної діяльності;
- сприяння розвитку інноваційної інфраструктури;
- інформаційне забезпечення суб'єктів інноваційної діяльності;
- підготовка кадрів у сфері інноваційної діяльності.

До стимулювання інноваційної діяльності можна віднести заходи, що прямо чи опосередковано мотивують суб'єктів господарської діяльності до участі в інноваційній діяльності та/чи дотримання в процесі постановлених вимог актами законодавства та договорами, що опосередковують таку діяльність.

Щодо підприємств сфери послуг, то необхідно відзначити, що цілями державного регулювання їх інноваційного розвитку є збереження прогресивних перетворень у сфері послуг, забезпечення конкурентоспроможності підприємств сфери послуг і покращення екологічної безпеки в цілому, тобто вони повинні бути різносторонніми, сприяти формуванню господарських зв'язків і пропорцій, координувати діяльність на основі виваженого поєднання приватних і суспільних інтересів.

Позитивне стимулювання забезпечує надання передбачених законом переваг суб'єктам інноваційної діяльності, що враховують публічні і інтереси

при здійсненні інноваційної діяльності.

Верховна Рада України визначає єдину державну політику у сфері інноваційної діяльності [72], а саме:

- створює законодавчу базу для сфери інноваційної діяльності;
- затверджує пріоритетні напрями інноваційної діяльності як окрему загальнодержавну програму чи у складі Програми діяльності Кабінету Міністрів України, загальнодержавних програм економічного, науково-технічного, соціального розвитку, охорони довкілля;
- в межах Державного бюджету України визначає обсяг асигнувань для фінансової підтримки інноваційної діяльності.

Верховна Рада Автономної Республіки Крим, обласні і районні ради відповідно до їх компетенції [72]:

- затверджують регіональні інноваційні програми, що кредитуються з бюджету Автономної Республіки Крим, обласних і районних бюджетів;
- визначають кошти бюджету Автономної Республіки Крим, обласних і районних бюджетів для фінансової підтримки регіональних інноваційних програм і доручають Раді міністрів Автономної Республіки Крим, делегують повноваження обласним і районним державним адміністраціям фінансування регіональних інноваційних програм через державні інноваційні фінансово-кредитні установи (їх регіональні відділення) у межах виділених у цих бюджетах коштів.

Представницькі органи місцевого самоврядування – сільські, селищні, міські ради відповідно до їх компетенції [72]:

- затверджують місцеві інноваційні програми;
- у межах коштів бюджету розвитку визначають кошти місцевих бюджетів для фінансової підтримки місцевих інноваційних програм;
- створюють комунальні інноваційні фінансово-кредитні установи для фінансової підтримки місцевих інноваційних програм за кошти місцевих бюджетів, затверджують їх статuti чи положення про них, підпорядковують їх своїм виконавчим органам;

- доручають своїм виконавчим органам фінансування місцевих інноваційних програм за рахунок коштів місцевого бюджету через державні інноваційні фінансово-кредитні установи чи через комунальні інноваційні фінансово-кредитні установи;

- затверджують порядок формування і використання коштів комунальних інноваційних фінансово-кредитних установ.

Кабінет Міністрів України [72]:

- здійснює державне управління та забезпечує реалізацію державної політики у сфері інноваційної діяльності;

- готує та подає Верховній Раді України пропозиції щодо пріоритетних напрямів інноваційної діяльності як окрему загальнодержавну програму чи в рамках Програми діяльності Кабінету Міністрів України, загальнодержавних програм економічного, науково-технічного, соціального, національно-культурного розвитку, охорони довкілля;

- здійснює заходи які сприяють реалізації пріоритетних напрямів інноваційної діяльності;

- сприяє створенню ефективної інфраструктури у сфері інноваційної діяльності;

- створює спеціалізовані державні інноваційні фінансово-кредитні установи для фінансової підтримки інноваційних програм і проектів, затверджує їх статuti чи положення про них, підпорядковує ці установи спеціально уповноваженому центральному органу виконавчої влади у сфері інноваційної діяльності;

- готує та подає Верховній Раді України як складову частину проекту закону про Державний бюджет України на відповідний рік пропозиції щодо обсягів бюджетних коштів для фінансової підтримки виконання інноваційних проектів через спеціалізовані державні інноваційні фінансово-кредитні установи;

Спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади у сфері інноваційної діяльності:

- здійснює заходи щодо проведення єдиної науково-технічної та інноваційної політики;
- готує і подає Кабінету Міністрів України пропозиції щодо пріоритетних напрямів інноваційної діяльності, державних інноваційних програм і щодо необхідних обсягів бюджетних коштів для їх кредитування;
- готує і подає Кабінету Міністрів України пропозиції щодо створення спеціалізованих державних інноваційних фінансово-кредитних установ для фінансової підтримки інноваційних програм і проектів, розробляє статuti чи положення про ці установи;
- затверджує порядок формування і використання коштів підпорядкованих йому спеціалізованих державних інноваційних фінансово-кредитних установ і контролює їх діяльність;
- доручає державним інноваційним фінансово-кредитним установам здійснення конкурсного відбору пріоритетних інноваційних проектів і здійснення фінансової підтримки цих проектів у межах коштів, передбачених законом про Державний бюджет України на відповідний рік.

Центральні органи виконавчої влади:

Суб'єктам інноваційної діяльності для виконання ними інноваційних проектів надається фінансова підтримка шляхом [72]:

- повного безвідсоткового кредитування пріоритетних інноваційних проектів за рахунок коштів Державного бюджету України, коштів бюджету Автономної Республіки Крим та коштів місцевих бюджетів;
- часткового (до 50%) безвідсоткового кредитування інноваційних проектів за рахунок коштів Державного бюджету України, коштів бюджету Автономної Республіки Крим та коштів місцевих бюджетів за умови залучення до фінансування проекту решти необхідних коштів виконавця проекту і (чи) інших суб'єктів інноваційної діяльності;
- повної чи часткової компенсації (за рахунок коштів Державного бюджету України та коштів місцевих бюджетів) відсотків, сплачуваних суб'єктами інноваційної діяльності комерційним банкам та іншим фінансово-

кредитним установам за кредитування інноваційних проектів;

- надання державних гарантій комерційним банкам, що кредитують пріоритетні інноваційні проекти.

До джерел фінансової підтримки інноваційної діяльності можна віднести [72]:

- кошти Державного бюджету України;
- кошти місцевих бюджетів;
- власні кошти спеціалізованих державних і комунальних інноваційних фінансово-кредитних установ;
- власні чи запозичені кошти суб'єктів інноваційної діяльності;
- капітал будь-яких фізичних і юридичних осіб;
- інші джерела, що не заборонені законодавством України.

Для здійснення фінансової підтримки інноваційної діяльності суб'єктів господарювання різних форм власності Кабінет Міністрів України за поданням центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері інновацій, створює спеціалізовані державні небанківські інноваційні фінансово-кредитні установи [72].

Державна інноваційна фінансово-кредитна установа за рахунок коштів Державного бюджету України надає учасникам інноваційної діяльності для реалізації ними інноваційних проектів фінансову підтримку [72].

Кошти від повернення виданих Державною інноваційною фінансово-кредитною установою суб'єктам інноваційної діяльності кредитів за рахунок коштів Державного бюджету України зараховуються до спеціального фонду Державного бюджету України і використовуються для надання фінансової інноваційної підтримки [72].

Кошти Державної інноваційної фінансово-кредитної установи, що формуються за рахунок добровільних внесків юридичних та фізичних осіб, від власної чи спільної фінансово-господарської діяльності та інших джерел, не заборонених законодавством України, можуть витрачатися нею на інвестування [72].

Фінансова підтримка Державною інноваційною фінансово-кредитною установою інноваційних проектів шляхом надання кредитів чи передавання майна у лізинг здійснюється за умови наявності гарантій повернення коштів у вигляді застави майна, договору страхування, банківської гарантії, договору поруки тощо [72].

Для здійснення фінансової підтримки місцевих інноваційних програм органи місцевого самоврядування можуть створювати комунальні спеціалізовані небанківські інноваційні фінансово-кредитні установи і підпорядковувати їх виконавчим органам місцевого самоврядування [72].

Кошти комунальної інноваційної фінансово-кредитної установи формуються за рахунок коштів відповідного місцевого бюджету, залучених вітчизняних та іноземних інвестицій юридичних та фізичних осіб, добровільних внесків юридичних та фізичних осіб, власної чи спільної фінансово-господарської діяльності та інших джерел [72].

Комунальна інноваційна фінансово-кредитна установа за рахунок коштів відповідного місцевого бюджету може надавати суб'єктам інноваційної діяльності для реалізації ними інноваційних проектів фінансову підтримку.

Фінансова підтримка комунальною інноваційною фінансово-кредитною установою інноваційних проектів шляхом надання кредитів чи передавання майна у лізинг здійснюється за умови наявності гарантій повернення коштів у вигляді застави майна, договору страхування, банківської гарантії, договору поруки тощо.

Фінансова підтримка реалізації інноваційних проектів може надаватися комунальною інноваційною фінансово-кредитною установою у формі послідовних траншів за результатами контролю ходу виконання проектів [72].

Безумовно, регулювання інноваційного розвитку підприємств сфери послуг та усіх інших суб'єктів в цілому не може не враховувати іноземний досвід. Як свідчить інноваційний розвиток провідних країн світу для

українського прориву недостатньо лише декларування ринкових відносин, необхідно використовувати інноваційну модель економічного зростання. Так, в Україні використовують такі види моделей розвитку економіки:

- ресурсна модель без високотехнологічного виробництва (природні ресурси → виробництво → гроші);
- інноваційна модель (трансформація грошей на дослідження в знання → трансформація знань у майстерність працівників та інновації → перетворення інновацій у товар → гроші);
- інтелектуально-донорська модель (скорочений варіант другої моделі з якої вилучена стадія виробництва) [225, 26].

Світовий досвід інноваційного розвитку у США (3 місце у рейтингу глобальної конкурентоспроможності за 2014-2015 рр.), Японії (6 місце у рейтингу глобальної конкурентоспроможності за 2014-2015 рр.), Швеції (10 місце у рейтингу глобальної конкурентоспроможності за 2014-2015 рр.) Фінляндії (4 місце у рейтингу глобальної конкурентоспроможності за 2014-2015 рр.) засвідчує, що основним елементом державної політики у розвинених країнах є програми створення техноекополісів і технопаркових структур як інноваційних центрів, розробки яких забезпечують новітніми технологіями різні сфери промислового та сільськогосподарського виробництва, транспорту, зв'язку тощо.

Аналіз практичного досвіду світових країн різного рівня та ефективності економічного розвитку засвідчив, що найбільш ефективною моделлю є друга модель економічного відтворення. Але, нажаль, в Україні домінантними є перша та третя: ресурсна без високотехнологічного виробництва та інтелектуально-донорська. Ці моделі мають порівняно низький рівень ефективності, призводять до виснаження ресурсів країни, до витоку факторів виробництва з національної економіки та унеможливлюють забезпечення високих показників рівня добробуту населення [225, 26].

Розгляд японського досвіду регулювання інноваційної діяльності відбувається також на законодавчому рівні. Так у відповідності з японським

законом, що регулює питання науки та інновацій, визначено, що основний напрямок розвитку Японії (рейтинг глобальної конкурентоспроможності за 2014-2015 рр. – 5,5) відбувається через стимулювання науки та технологій. А згідно Генерального плану з науки та технологій, пріоритетними напрямками є:

- виконання дослідних робіт та їх удосконалення в межах системи НДДКР;
- розвиток і удосконалення інфраструктури НДДКР;
- стимулювання різних форм фінансування;
- стимулювання розвитку НДДКР у різних регіонах країни;
- заохочення зацікавленості в науці та технологіях [41].

Враховуючи те, що Японія є світовим лідером за обсягом витрат інноваційного характеру варто враховуючи цей досвід при регулюванні інноваційного розвитку і на території України, оскільки лише за останні 20 років Японія обсяг фінансування даної сфери збільшила у 8 разів, при чому найбільша частина інновацій фінансується фінансово-промисловими групами та корпоративним сектором, а державне фінансування поширюється лише на малі та середні фірми. Серед заохочувальних заходів фінансування інноваційного розвитку використовується зменшення корпоративного податку та система заохочень для здійснення наукових досліджень і їх впровадження. На рівні підприємств широко поширена практика використання системи бонусів за здійснення науково-дослідних і винахідницьких робіт, який залежить від суми доходу, отриманого корпорацією від впровадження інноваційних технологій. В цілому, на рівні держави здійснюється координація інноваційних процесів, формування широкомасштабних програм інноваційного розвитку та заохочення приватних компаній до фінансування досліджень і розробок.

Досвід США (рейтинг глобальної конкурентоспроможності за 2014-2015 рр. – 5,5) передбачає пріоритетне фінансування інноваційної діяльності на підставі широкого партнерства між федеральним урядом, корпоративним і

академічним секторами у сфері розвитку науки й технологій, а також формування технологічної інфраструктури. При чому державне регулювання інноваційної діяльності, науки та технологій здійснюється за напрямками:

- дострокове стимулювання наукових досліджень і досадно-конструкторських розробок;
- формування й активізація діяльності науково-дослідних інститутів для розширення інноваційної сфери;
- створення сприятливого підприємницького клімату для активізації інноваційної діяльності;
- орієнтація федеральних наукових досліджень на задоволення потреб економіки та відповідність їх обсягу можливостям бюджету;
- федеральна підтримка університетів та удосконалення шкільної освіти [213].

Щодо підтримки інноваційного розвитку підприємств США, то необхідно відзначити, що держава надає корпораціям-підрядникам-виконавцям різних програм НДДКР певні додаткові права: безоплатне використання промислового обладнання та наукових лабораторій, експериментальних і науково-дослідних стендів; пільги на купівлю сировини, матеріалів та інших видів товарів промислового та непромислового призначення на приватному ринку; придбання сировини і матеріалів за пільговими цінами від державних установ та з державних фондів; податкові знижки на прибуток підприємств; авансові платежі за виконання замовлення; довгострокова амортизація основних засобів; пільгові позики під замовлення; безоплатна оренда державної земельної власності; можливість витратити кошти на «власні НДР» із загальної вартості державного цивільного та військового контракту на НДДКР (від 10% до 12%); перебудова виробництва та професійна перепідготовки кадрів при переході на виконання нового державного науково-технічного або військово-технічного замовлення або на випуск нової цивільної чи військової продукції з оплатою всіх витрат, що пов'язані з реструктуризацією виробництва або

передислокацією підприємств чи наукових центрів в інші райони на території США; придбання сировини, матеріалів, промислового обладнання, приладів і наукових інструментів за кордоном, якщо воно за своїм рівнем краще за відповідні зразки США; перепідготовка науково-технічного та виробничого персоналу і фахівців на зарубіжних фірмах, в науково-дослідних центрах або університетах у зв'язку з виконанням державних програм НДДКР. Усі ці витрати списуються на загальну суму державного замовлення, що виконується певним підприємством або університетом, як «допустимі за законом» або «узгоджені за контрактом» [213].

Представники науково-технічних і ділових кіл визнають, що найбільше значення для підприємств США є можливість списувати поточні витрати на власні НДДКР, і виключати їх з суми річного прибутку корпорацій, що підлягає оподаткуванню, а також здійснювати прискорену амортизацію їх основних засобів.

Окремим напрямком забезпечення інноваційного розвитку підприємств США є сприяння розвитку венчурного підприємництва. Ефективність венчурного бізнесу в США підтверджується прикладами успішного розвитку підприємств провідних промислових галузей. Так, більшість компаній в галузі комп'ютерної техніки і технологій, що вже є провідними в цій галузі, такі, наприклад, як Hewlett Packard, були профінансовані свого часу венчурними фондами. У США обороти підприємств, що користуються підтримкою венчурного капіталу, зростають швидше, ніж у 500 найбільших американських промислових компаній. Успіх цих підприємств обумовлений тим, що вони здійснюють більш високі витрати на НДДКР в розрахунку на одного працюючого [213].

Досвід Фінляндії (рейтинг глобальної конкурентоспроможності за 2014-2015 рр. – 5,5), що входить до числа світових постіндустріальних лідерів, засвідчує, що за останні 20 років ця країна, що не мала розвитої промисловості, сильної наукової бази, без фундаментальних досліджень, переорієнтувалась з економіки природних ресурсів на високотехнологічну

економіку. Це стало можливим завдяки формуванню власної концепції національної інноваційної системи як основного елементу науки та технології. Внаслідок цього значно зросла кількість підприємств, в основі діяльності яких лежали інновації та ноу-хау, а також суттєве укріплення підприємств, що займались дослідницькою діяльністю. Головна роль у фінській системі фінансування інновацій належить саме державним фондам підтримки науки та розробки технологій. Більше того, на території Фінляндії, створено п'ять стратегічних центрів, у яких сконцентровано напрямки досліджень: енергетика та захист охорони навколишнього середовища; металопродукція та машинобудування; лісова галузь; охорона здоров'я; інформаційна та комунікаційна індустрія.

Необхідно відзначити, що фінансування інновацій, в основному, здійснюється міністерством торгівлі та промисловості, міністерством освіти та Академією Фінляндії, а серед органів державного фінансування наукових розробок і розвитку технологій центральне місце належить університетам, Академії Фінляндії та центру розвитку технологій «ТЕКЕС» (Teknologian Keskus). Також слід відзначити, що технологічні інновації поширені у Фінляндії у більшій мірі в обробній промисловості, ніж у сфері послуг; в обробній промисловості частка підприємств, що впроваджували інновації за період з 2007 р. по 2009 р. склала 54%, а в сфері послуг – 43% [175].

Друга за розміром економіка світу – Китай – розпочав будувати інноваційну систему як частину економічної реформи. Керівництво країни активно підтримує та стимулює іноземні науково-дослідні розробки, але в останні роки значна частина коштів вкладається у власні інновації. Так уже сьогодні Китай за кількістю дослідників наближається до США: частка Китаю – 14,7% наукових співробітників світу, США – 22,8%, Японії – 11,7%.

В останньому плані розвитку Китаю серед стратегічних пріоритетів визначено розвиток семи стратегічних галузей: технології «чистої» енергетики, нове покоління телекомунікаційного обладнання, біотехнології, високотехнологічне обладнання, нова енергетика, нові матеріали, гібридні та

електричні автомобілі, а також збільшення фінансування фундаментальних досліджень і прискорити доведення результатів дослідження до виробництва шляхом створення певних ланок, що поєднують ВНЗ, НДІ та підприємства.

Враховуючи досвід з інноваційного розвитку провідних іноземних держав та особливості його вітчизняного регулювання варто рекомендувати відійти вітчизняним університетам від своїх традиційних функцій отримувати тільки знання, вони мають займатися питаннями комерціалізації, інтенсивно розвивати інноваційний бізнес, одночасно з дослідними установами. Розвиток цих процесів спонукатиме до пошуку різних фінансових організацій та консалтингових компаній, які можуть підключитися до процесів комерціалізації результатів НДДКР і, як наслідок, все це спонукатиме до забезпечення інноваційного розвитку в цілому.

Але незважаючи на багатоаспектне державне регулювання інноваційної діяльності важливим моментом є впровадження дієвих механізмів регулювання інноваційної діяльності на мікрорівні. Такі механізми необхідно розглядати з точки зору системного підходу та вони мають враховувати вплив чинників як зовнішнього так і внутрішнього середовища. Механізм регулювання інноваційної діяльності є складовою механізму розвитку підприємства та в свою чергу включає: підсистему топ менеджменту, підсистему середнього та низового рівня керівництва. Такий механізм має забезпечувати чітке розмежування функцій на кожному рівні та відсутність їх дублювання (рисунок 1.12).

Підсистема топ-менеджменту складається з: регулювання інноваційного розвитку підприємства; вибору стратегічних напрямів розвитку інноваційної діяльності підприємства; регулювання організаційно-правових відносин з органами влади щодо здійснення інноваційної діяльності; формування системи інформаційного забезпечення інноваційної діяльності суб'єкта господарювання; регулювання діяльності щодо надання послуг.

Отже, алгоритм регулювання інноваційної діяльності підприємств сфери послуг на мікрорівні включає: визначення чинників та рівня їх впливу на

інноваційну діяльність підприємства; вибір пріоритетних напрямків інноваційного розвитку; формування ієрархії стратегічних цілей інноваційного розвитку підприємства; розробка та вибір стратегій інноваційного розвитку та інноваційної діяльності підприємства; створення операційної системи для здійснення інноваційної діяльності; фінансове регулювання інноваційної діяльності та прийняття рішень щодо способів інвестування інноваційної діяльності; аналіз і оцінка результатів інноваційної діяльності; корегування заходів щодо регулювання інноваційної діяльності підприємства.



Рисунок 1.12 – Складові механізму регулювання інноваційної діяльності підприємств сфери послуг [розроблено автором]

Першим кроком при плануванні інноваційної діяльності є постановка цілей та задач інноваційної діяльності. Цілі базуються на місії, що визначає зміст існування підприємства. Слід відмітити, що цілі інноваційної діяльності підприємства стають критеріями для оцінки всієї її діяльності та прийняття управлінських рішень [35]. При здійсненні та регулюванні інноваційної діяльності підприємства важливим є визначення та створення відповідного структурного підрозділу, що буде відповідати за досягнення цілей інноваційної діяльності, здійснювати оцінку її результатів та відповідність інноваційних цілей всім необхідним умовам та критеріям.

Отже, ефективність регулювання інноваційної діяльності підприємства визначається у синергетичній взаємодії всіх функцій підсистеми топ-менеджменту та середнього і низового менеджменту підприємства. Інноваційний розвиток суб'єктів господарювання потрібно проектувати як будь-яку іншу систему, при цьому важливо сформулювати систему, що забезпечить перехід підприємства на засади інноваційного розвитку, визначити необхідні ресурсні джерела, розробити бізнес-процеси інноваційної діяльності.

Висновки до першого розділу

Виконане дослідження дозволило визначити специфічні особливості функціонування підприємств сфери послуг. Дослідження теоретико-методологічних основ організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку підприємств сфери послуг дозволило зробити наступні висновки:

1. Проаналізовано сутність дефініції «послуга» та виокремлено два суттєво різних підходи до її розуміння. У відповідності до першого, послуга розглядається як дія або комплекс дій, що здійснює одна особа для іншої, або в її інтересах; а згідно другого під послугою розуміють продукт праці, вироблений для обміну, що здатний задовольнити людські потреби та

особливістю якого є відсутність матеріальної форми.

2. При формуванні дієвого організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку підприємств сфери послуг необхідно враховувати специфічні особливості функціонування підприємств сфери послуг. Саме тому інноваційний розвиток підприємства сфери послуг необхідно визначити як комплексний процес впровадження змін, що спирається на безперервний пошук і використання нових способів та сфер реалізації потенціалу підприємства, є результатом розробки і використання нових засобів та методів підвищення його потенціалу в умовах нестабільного зовнішнього середовища, що доповнює понятійно-термінологічний апарат інноваційного розвитку підприємств.

3. Проаналізовано існуючі моделі розвитку підприємств та обґрунтовано застосування для підприємств сфери послуг інноваційної моделі розвитку.

4. Визначено, що існує три основних підходи до дефініції «інноваційний розвиток»: макроекономічний, з позицій реалізації внутрішнього потенціалу та як процес систематичних реалізацій нововведень. Оскільки інновації у сфері послуг спрямовані на розробку нових послуг, їх вдосконалення, розширення сфери їх застосування, забезпечення послугами, а також удосконалення та впровадження методів виробництва та надання послуг, було визначено, що інноваційним є розвиток, що спирається на безупинний пошук і використання нових способів та сфер реалізації потенціалу підприємства в змінних умовах зовнішнього середовища у рамках обраної місії та прийнятої мотивації діяльності, пов'язаний з модифікацією існуючих та формуванням нових ринків збуту.

5. Особливості інноваційного розвитку підприємств у сфері послуг визначаються факторами, що впливають на підприємництво, функціями і технологіями обслуговування. Ці фактори поділяються на економічні, соціальні та політичні.

6. На підставі розглянутої систему принципів формування механізму

інноваційного розвитку підприємства обґрунтовано методичний підхід до формування організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку підприємств сфери послуг, що дозволяє обґрунтовувати практичні рекомендації щодо підвищення рівня інноваційного розвитку за рахунок впровадження дієвих моделей забезпечення функціональної єдності складових інноваційного розвитку підприємств сфери послуг. Удосконалено концептуальні підходи до формування механізму інноваційного розвитку та визначено, що для підприємств сфери послуг процес виробництва та споживання інновацій співпадає з процесом споживання, внаслідок чого доволі часто не можна визначити результати їх інноваційної діяльності, а тому під організаційно-економічним механізмом інноваційного розвитку підприємств сфери послуг будемо розуміти сукупність взаємопов'язаних елементів, економічних методів та інструментів, способів здійснення управлінського впливу, що забезпечують регулювання та стимулювання здійснення незворотних цілеспрямованих змін шляхом інноваційних перетворень у всіх сферах діяльності підприємства сфери послуг в умовах нестабільного зовнішнього середовища.

7. Обґрунтована система заходів з регулювання інноваційної діяльності підприємств сфери послуг, яка, на відміну від існуючих, поєднує дві підсистеми: топ-менеджменту та підсистему середнього і низового рівня управління. При цьому підсистема топ-менеджменту складається з: регулювання інноваційного розвитку підприємства; вибору стратегічних напрямів розвитку інноваційної діяльності підприємства; регулювання організаційно-правових відносин з органами влади щодо здійснення інноваційної діяльності; формування системи інформаційного забезпечення інноваційної діяльності суб'єкта господарювання; регулювання діяльності щодо надання послуг.

Основні результати дослідження, які представлені у цьому розділі, опубліковані у наукових працях [110, 111, 114, 120, 121, 123, 125, 128, 129].

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ ОСОБЛИВОСТЕЙ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ВІТЧИЗНЯНИХ ПІДПРИЄМСТВ СФЕРИ ПОСЛУГ

2.1. Оцінка тенденцій розвитку підприємств сфери послуг в Україні

Значення послуг в економіці України важко переоцінити, оскільки це одна з найперспективніших галузей економіки, що швидко розвивається. Вона охоплює транспорт, складське господарство, поштову та кур'єрську діяльність, тимчасове розміщення й організацію харчування, інформаційну діяльність та телекомунікації, операції з нерухомим майном, професійну, наукову та технічну діяльність, діяльність у сфері адміністративного та допоміжного обслуговування, освіту, охорону здоров'я, надання соціальної допомоги, мистецтво, спорт, розваги та відпочинок тощо. Останні десятиліття характеризуються збільшенням ролі сфери послуг у світовій економіці. Активно розвивається сфера послуг як виробничо-комерційна система і в Україні, де працює понад 30% зайнятих в економіці людей. На сьогоднішній день, радикальні перетворення та проблеми в економіці України загострили проблему недооцінювання важливої ролі сфери послуг. Це зумовило необхідність у визначенні ролі сфери послуг в процесі становлення і розвитку нового економічно-стабільного суспільства.

Зростаюча роль ринку послуг у світовій економіці характеризує підвищений інтерес учених-економістів до теоретичних і практичних аспектів розвитку сфери послуг. У 2014 р. на ринку послуг із 61,6 тис. зареєстрованих підприємств – юридичних осіб та їхніх відокремлених підрозділів, основним видом діяльності яких є надання нефінансових послуг, фактично працювало 58,0 тис. підприємств [52].

Для промислово розвинених країн середньорічні темпи приросту ВВП у сфері послуг за останні два десятиліття істотно випереджають темпи приросту ВВП у сфері виробництва товарів (близько 2,5%). Аналогічні

тенденції характерні й для ряду країн, що розвиваються, де темпи виробництва в галузях сфери послуг мають ще вищі значення. У світовій економіці також спостерігається постійне збільшення обсягів експортно-імпортних операцій у сфері послуг [145]. Така динаміка цілком відповідає тенденції глобалізації світової економічної системи.

У західних країнах послуги переважно враховуються в складі ВВП і становлять один з головних пріоритетів державної економічної політики. В Україні ж тільки незначна частина послуг в галузях будівництва, транспорту, зв'язку, у сфері обслуговування матеріального виробництва включалася до складу ВВП. На противагу матеріальному виробництву, виробництво нематеріальних послуг: житлове і комунальне господарство, побутове обслуговування, охорона здоров'я, освіта, фізкультура і спорт, культура і мистецтво, наука і багато інших не враховувалися в сукупному суспільному продукті і національному доході країни. В Україні порівняно з 2013 р. кількість працюючих підприємств та їхніх відокремлених підрозділів збільшилось на 3,3%, або 2,1 тис. підприємств. У 2014 р. більше половини підприємств, що надавали споживачам різноманітні послуги, функціонували у таких регіонах України: м. Київ, Одеська, Дніпропетровська, Харківська та Львівська області. Сьогодні в Україні сфера послуг стає, мабуть, єдиним сектором економіки, що в умовах структурної кризи нарощує обсяги виробництва, оскільки з формуванням в Україні ринкової економіки розпочався і розвиток підприємництва. Загалом динаміка кількості діючих підприємств сфери послуг за 2010-2014 рр. наведено у таблиці 2.1.

Як свідчить територіальна структура діючих підприємств-юридичних осіб, що працюють у сфері послуг за 2010 р. (рисунок 2.1) та 2014 р. (рисунок 2.2) найбільша концентрація таких підприємств властива для Дніпропетровської області (6,91% у 2010 р., 9,24% у 2014 р.), Одеській області (7,95% у 2010 р., 9,02% у 2014 р.), Харківській області (7,72% у 2010 р., 8,33% у 2014 р.), Львівській області (6,46% у 2010 р., 7,87% у 2014 р.), м. Київ (16,19% у 2010 р., 13,35% у 2014 р.), Донецькій області (9,12% у 2010 р.,

10,03% у 2013 р.).

Таблиця 2.1 – Динаміка кількості діючих підприємств-юридичних осіб, основним видом діяльності яких є надання послуг

| Регіон | 2010 р. | 2011 р. | 2012 р. | 2013 р. | 2014 р. |
|---------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Автономна республіка Крим | 3170 | 3158 | 2984 | 3140 | |
| Вінницька область | 1082 | 1217 | 1126 | 1155 | 1258 |
| Волинська область | 838 | 948 | 965 | 1182 | 1294 |
| Дніпропетровська область | 4200 | 4788 | 4615 | 4836 | 5179 |
| Донецька область | 5544 | 5861 | 5882 | 6417 | 2251 |
| Житомирська область | 1016 | 1140 | 1046 | 1216 | 1172 |
| Закарпатська область | 1085 | 1175 | 1078 | 1192 | 1297 |
| Запорізька область | 2555 | 2787 | 2450 | 2919 | 3123 |
| Івано-Франківська область | 1119 | 1257 | 1244 | 1361 | 1499 |
| Київська область | 2111 | 2263 | 1661 | 2395 | 2770 |
| Кіровоградська область | 897 | 920 | 891 | 956 | 935 |
| Луганська область | 2014 | 2082 | 2310 | 2466 | 649 |
| Львівська область | 3928 | 3985 | 4341 | 3922 | 4411 |
| Миколаївська область | 1650 | 1831 | 1836 | 1839 | 1874 |
| Одеська область | 4832 | 5208 | 3960 | 4964 | 5051 |
| Полтавська область | 1623 | 1829 | 1655 | 1699 | 1571 |
| Рівненська область | 1051 | 1117 | 1125 | 1220 | 1304 |
| Сумська область | 1001 | 1091 | 1037 | 1137 | 1230 |
| Тернопільська область | 908 | 952 | 903 | 1037 | 1008 |
| Харківська область | 4694 | 4842 | 4787 | 4956 | 4667 |
| Херсонська область | 1417 | 1563 | 1579 | 1582 | 1576 |
| Хмельницька область | 1170 | 1300 | 1277 | 1246 | 1467 |
| Черкаська область | 900 | 934 | 972 | 1094 | 1164 |
| Чернівецька область | 764 | 852 | 805 | 802 | 792 |
| Чернігівська область | 930 | 995 | 966 | 1076 | 998 |
| м. Київ | 9843 | 8511 | 7868 | 7716 | 7477 |
| м. Севастополь | 434 | 460 | 447 | 460 | |
| Усього | 60783 | 63073 | 59816 | 63981 | 56023 |

Складено за [52, 53, 54, 55, 56]

В свою чергу динаміка діючих відокремлених підрозділів підприємств-юридичних осіб, основним видом діяльності яких є надання послуг складає 3232 за 2010 р., 3043 за 2011 р., 2733 за 2012 р., 2344 за 2013 р. та 1960 за 2014 р., при чому їх концентрація відповідає територіальному розташуванню діючих підприємств-юридичних осіб.

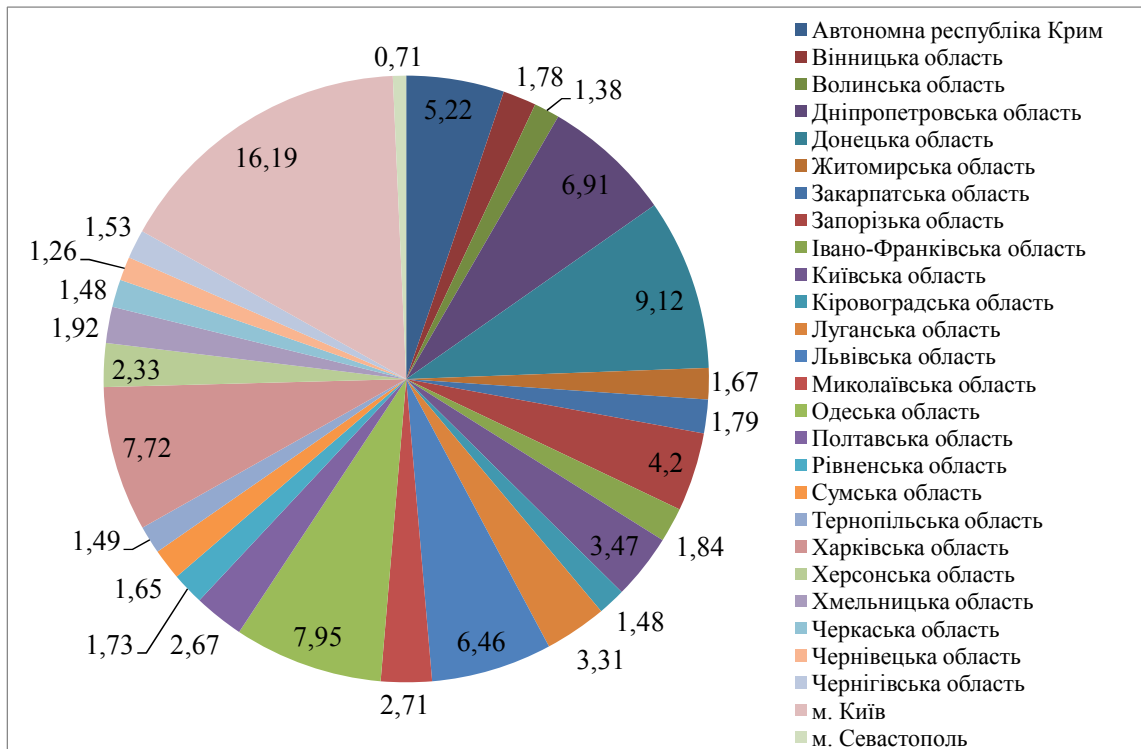


Рисунок 2.1 – Територіальна структура діючих підприємств-юридичних осіб, що працюють у сфері послуг за 2010 р.

Розраховано на основі [56]

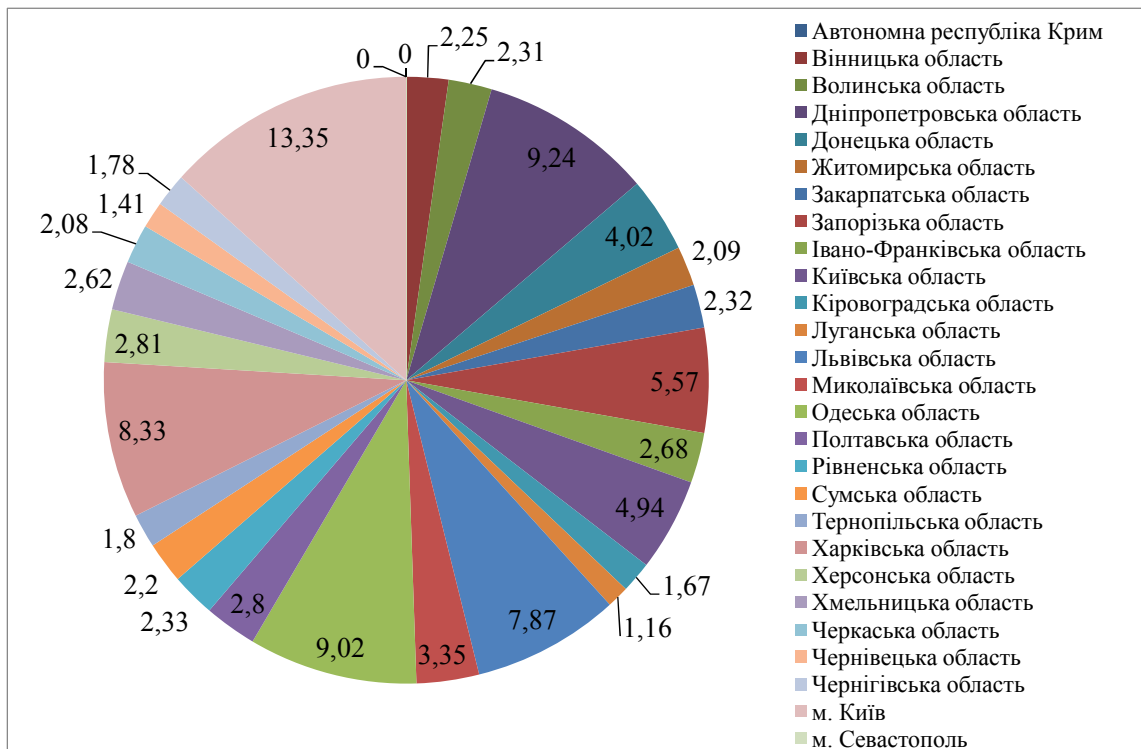


Рисунок 2.2 – Територіальна структура діючих підприємств-юридичних осіб, що працюють у сфері послуг за 2014 р.

Розраховано на основі [52]

В цілому, наведена динаміка кількості діючих підприємств-юридичних осіб сфери послуг дозволяє зробити висновки щодо їх коливання: у 2011 р. їх кількість зросла на 3,77%, у 2012 р. – зменшилась на 5,16%, у 2013 р. – збільшилась на 6,96%, а у 2014 р. – зменшилась на 12,44% (без врахування показників Автономної республіки Крим та м. Севастополь).

У 2010 р. більше половини підприємств, що надавали споживачам різноманітні послуги, функціонували у шести регіонах України: м. Києві, Донецькій, Одеській, Харківській, Дніпропетровській та Львівській областях.

У 2014 р. найбільшою була кількість підприємств, що здійснювали операції з нерухомим майном – 13,9 тис., або 24,0% загальної кількості тих, що надавали споживачам послуги. Підприємств, що діяли у сфері професійної, наукової та технічної діяльності – 11,4 тис., або 19,6%; транспорту, складського господарства, пошти та кур'єрської діяльності – 8,6 тис., або 14,9%; у сфері адміністративного та допоміжного обслуговування – 7,1 тис., або 12,3%; інформації та телекомунікацій – 5,7 тис., або 9,8%; охорони здоров'я та надання соціальної допомоги – 2,7 тис., або 4,7%; надання інших видів послуг – 2,3 тис., або 3,9%; освіти – 1,8 тис., або 3,2%. На частку підприємств інших видів діяльності припадало 7,6% їхньої загальної кількості [52].

Одночасно з цим необхідно відзначити, що у 2010 р. на ринку послуг було зареєстровано 82,1 тис. підприємств-юридичних осіб та їхніх відокремлених підрозділів, основним видом діяльності яких є надання не фінансових послуг, фактично працювало 64,0 тис. підприємств або 77,95% від загальної кількості. У 2011 р. було зареєстровано 86,1 тис. підприємств та їхніх відокремлених підрозділів, з яких фактично працювало 66 тис. або 76,66%. У 2012 р. було зареєстровано 67,2 тис. підприємств та їхніх відокремлених підрозділів, а фактично працювало 62,5 тис. або 93,01%. У 2013 р. було зареєстровано 69,9 тис. підприємств та їхніх відокремлених підрозділів, а фактично працювало 66,3 тис. або 94,85%, а у 2014 р. було зареєстровано 61,6 тис. підприємств та їхніх відокремлених підрозділів, а

фактично працювало 58,0 тис. або 94,16% (рисунок 2.3).

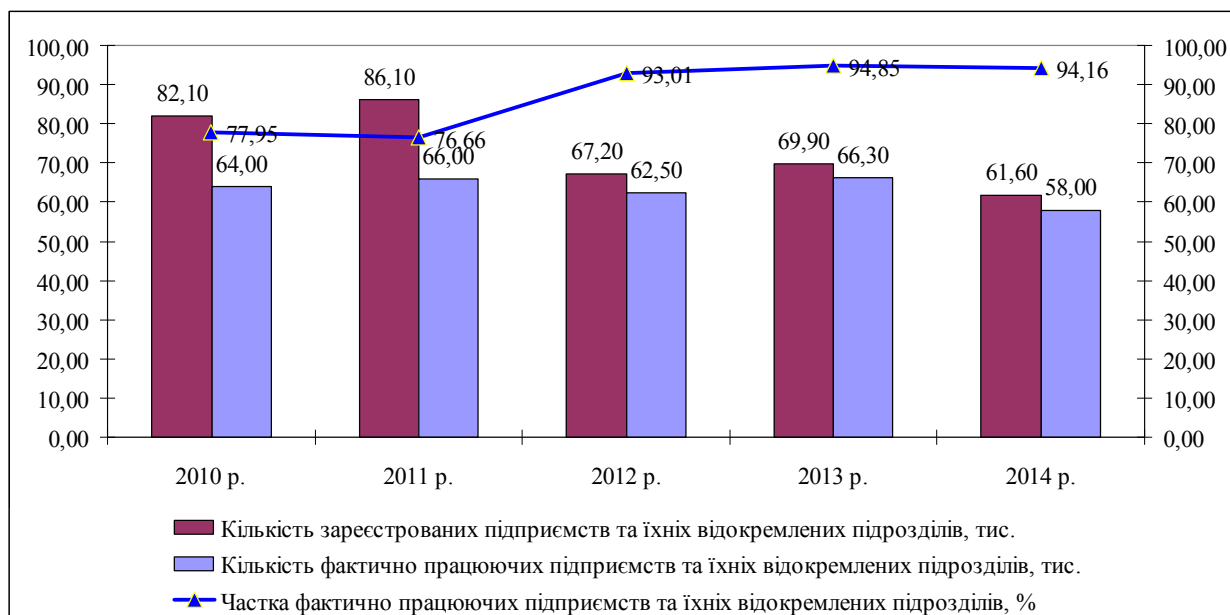


Рисунок 2.3 – Динаміка зареєстрованих та фактично працюючих підприємств та їхніх підрозділів сфери послуг за 2010-2014 рр.

Розраховано на основі [52, 53, 54, 55, 56]

Наявні відхилення фактично працюючих підприємств від зареєстрованих пояснюються тим, що окремі підприємства призупинили свою діяльність, а інші змінили основний вид діяльності на такий, що не належить до сфери послуг.

Для розуміння значення сфери послуг доцільно розглянути динаміку частки різних видів економічної діяльності у виробництві валового внутрішнього продукту за останнє десятиріччя (рисунок 2.4).

Наведена динаміка свідчить про збільшення частки послуг у формуванні ВВП країни – з 59,93% у 2005 р. до 68,13% у 2014 р.

Враховуючи те, що ринок послуг складається з окремих ринків, кожен з яких функціонує і розвивається з певними особливостями. Загалом нараховують значну кількість класифікацій, серед яких переважають такі критерії, як відчутність, характер попиту, обсяг послуг, складність, рівень кваліфікації, трудомісткість, економічна та соціальна орієнтація, ступінь

контактності зі споживачем.

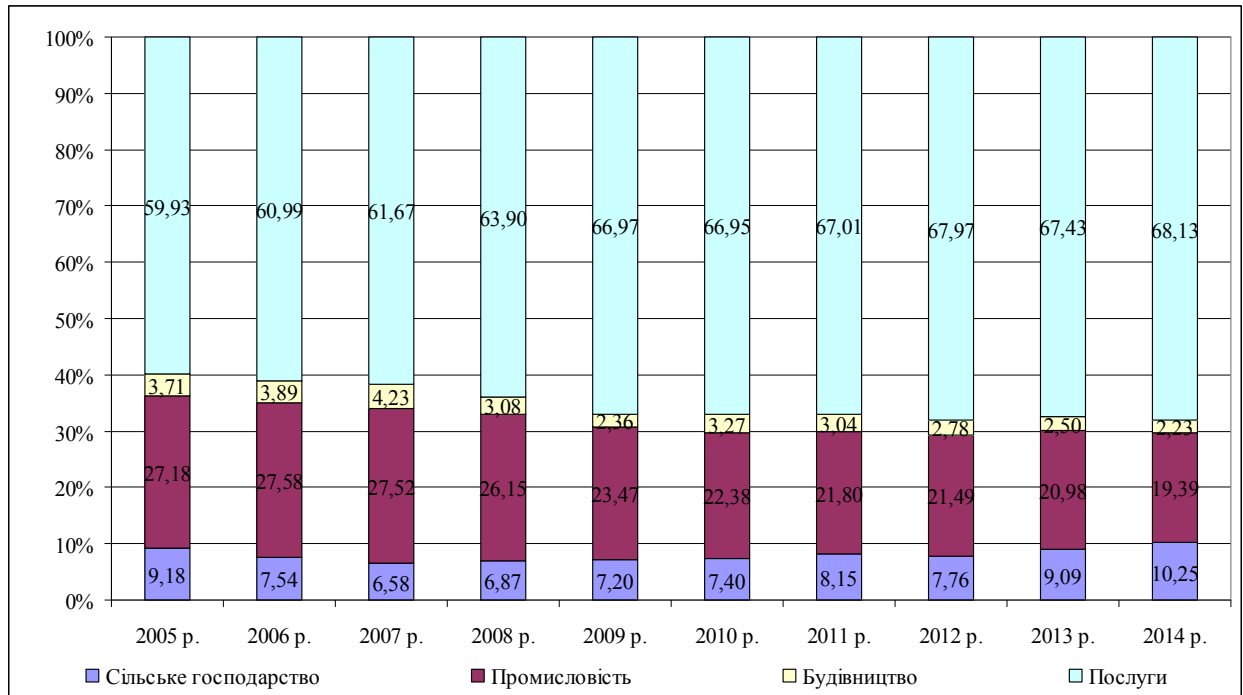


Рисунок 2.4 – Динаміка частки основних видів економічної діяльності у виробництві ВВП України за 2005-2014 рр.

Розраховано на основі [192, 193, 194, 195, 196, 197, 198]

Саме тому для формування єдиних стандартів поділу послуг за різними складовими економічної діяльності Державною службою статистики України використовується Класифікатор видів економічної діяльності ДК 009:2010, чинному від 01.01.2012 р. виділено наступні секції сфери послуг: секція G «Оптова та роздрібна торгівля; ремонт автотранспортних засобів та мотоциклів»; секція H «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність»; секція I «Тимчасове розміщування й організація харчування»; секція J «Інформація та телекомунікації»; секція K «Фінансова та страхова діяльність»; секція L «Операції з нерухомим майном»; секція M «Професійна, наукова та технічна діяльність»; секція N «Діяльність у сфері адміністративного та допоміжного обслуговування»; секція O «Державне управління й оборона; обов'язкове соціальне страхування»; секція P «Освіта»; секція Q «Охорона здоров'я та надання соціальної допомоги»;

секція R «Мистецтво, спорт, розваги та відпочинок»; секція S «Надання інших видів послуг»; секція T «Діяльність домашніх господарств»; секція U «Діяльність екстериторіальних організацій і органів» [91].

Таблиця 2.2 – Динаміка складових сфери послуг у валовому внутрішнього продукту України у 2014 р.

(млн. грн.)

| Вид економічної діяльності | I квартал | II квартал | III квартал | IV квартал | У цілому за рік |
|--|--------------|---------------|----------------|---------------|--------------------|
| Валовий внутрішній продукт | 313568 | 375903 | 434166 | 443091 | 1566728 |
| Оптова та роздрібна торгівля; ремонт автотранспортних засобів і мотоциклів | 44939 | 55377 | 58468 | 63891 | 222675 |
| Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність | 24094 | 26307 | 28361 | 30374 | 109136 |
| Тимчасове розміщування й організація харчування | 2156 | 2472 | 2606 | 2555 | 9789 |
| Інформація та телекомунікації | 10792 | 11886 | 12161 | 12582 | 47421 |
| Фінансова та страхова діяльність | 17801 | 17413 | 17935 | 16680 | 69829 |
| Операції з нерухомим майном | 23591 | 25553 | 25402 | 27947 | 102493 |
| Професійна, наукова та технічна діяльність | 8877 | 10920 | 12592 | 11683 | 44072 |
| Діяльність у сфері адміністративного та допоміжного обслуговування | 4094 | 4324 | 4454 | 4351 | 17223 |
| Державне управління й оборона; обов'язкове соціальне страхування | 15748 | 17715 | 18738 | 22413 | 74614 |
| Освіта | 19167 | 20073 | 18953 | 18799 | 76992 |
| Охорона здоров'я та надання соціальної допомоги | 12555 | 13937 | 13976 | 14744 | 55212 |
| Мистецтво, спорт, розваги та відпочинок | 2875 | 3687 | 3197 | 3652 | 13411 |
| Надання інших видів послуг | 2989 | 3083 | 3232 | 3156 | 12460 |

Складено за [52]

Так за підсумками 2014 р. (рисунок 2.5) формування ВВП розподіляється між підприємствами сфери послуг наступним чином: підприємства оптової та роздрібно торгівлі, ремонту автотранспортних засобів і мотоциклів – 14,21%; підприємства транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності – 6,97%; підприємства тимчасового розміщування й організації харчування – 0,62%; підприємства

інформаційної діяльності та телекомукації – 3,03%; підприємства фінансової та страхової діяльності – 4,46%; підприємства, що здійснюють операції з нерухомим майном – 6,54%; підприємства галузі професійної, наукової та технічної діяльності – 2,81%; державне управління й оборона, обов’язкове соціальне страхування – 4,76; підприємства освіти – 4,91; підприємства охорони здоров’я та надання соціальної допомоги – 3,52%; підприємства мистецтва, спорту, розваг та відпочинку – 0,86%; підприємства інших видів послуг – 0,80%.



Рисунок 2.5 – Частка різних секцій сфери послуг у структурі валового внутрішнього продукту України у 2014 р., %

Розраховано на основі [52]

Важливим аспектом функціонування підприємств сфери послуг є дослідження динаміки обсягу реалізованих послуг (рисунок 2.6). За період 2009-2014 рр. обсяг реалізованих послуг підприємствами сфери послуг збільшився у 1,61 рази, у тому числі у 2010 р. – на 14,17%, у 2011 р. – 20,18%, у 2012 р. – 6,82%, у 2013 р. – 8,47%, а у 2014 р. – на 0,98%. З

загального обсягу реалізованих послуг підприємствами сфери послуг частка реалізованих послуг нерезидентам поступово зростає: у 2009 р. – 12,20%, у 2010 р. – 11,84%, у 2011 р. – 11,20%, у 2012 р. – 11,15%, у 2013 р. – 11,32%, у 2014 р. – 13,38% (Додаток Б).

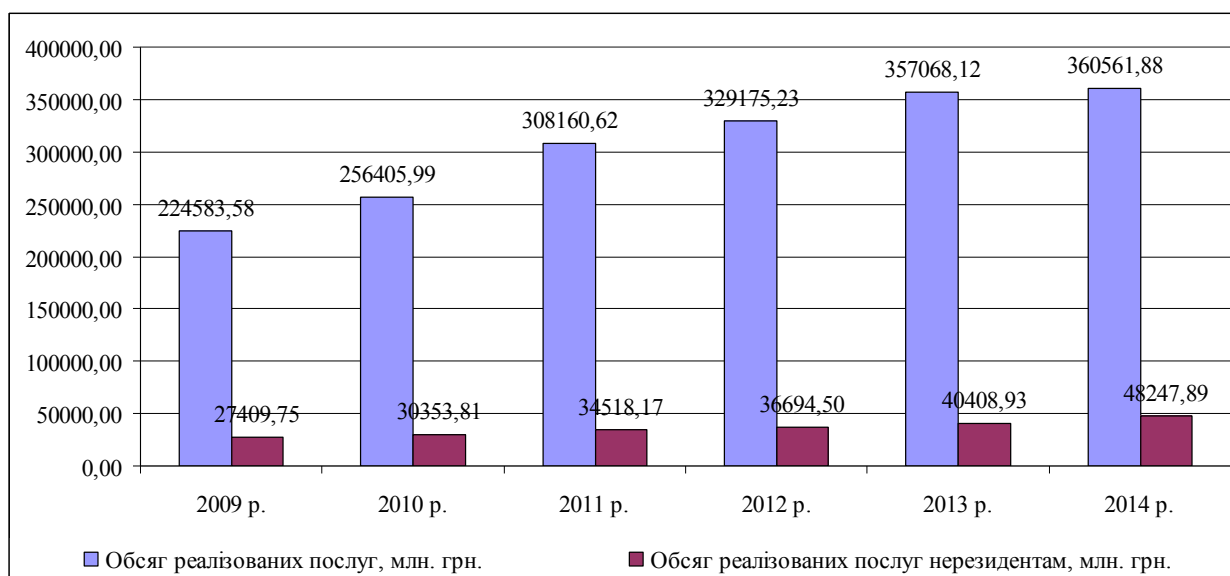


Рисунок 2.6 – Динаміка обсягу реалізованих послуг підприємствами сфери послуг в Україні за 2009-2014 рр., млн. грн.

Розраховано на основі [52, 53, 54, 55, 56]

Обсяг реалізованих послуг підприємствами сфери нефінансових послуг у 2010 р. становив 227,2 млрд. грн., з якого більше половини реалізовано підприємствами 4 регіонів: м. Києва, Одеської, Дніпропетровської областей. А у 2014 р. обсяг реалізованих послуг становив 323,0 млрд. грн., з якого більше половини реалізовано підприємствами 3 регіонів: м. Києва, Одеської та Дніпропетровської областей. У структурі загального обсягу реалізованих послуг у 2014 р. найбільшу питому вагу займали послуги транспорту – 22,6%. Майже третину загального обсягу послуг транспорту (32,1%) складала послуги підприємств вантажного автомобільного транспорту.

Автотранспортом у 2014 р. перевезено 180,1 млн. т вантажів. Серед інших транспортних підприємств найбільший обсяг послуг надали підприємства з транспортування нафти, газу й аміаку магістральними

трубопроводами (24,2% загального обсягу послуг транспорту), якими транспортовано 99,7 млн. т вантажів. Частка обсягів послуг авіаційного транспорту становила 18,6%, а перевезення вантажів авіаційним транспортом становили 78,6 тис. т. Частки обсягів залізничного та водного транспортів у 2014 р. склали відповідно 14,6% та 1,8% загального обсягу послуг транспорту. Залізницею перевезено 386,3 млн. т вантажів, водним транспортом перевезено 6,0 млн. т вантажів. Послугами авіаційного транспорту скористались 6,5 млн. осіб. Залізничним транспортом у 2014 р. було перевезено 389,3 млн. пасажирів. Кількість пасажирів, перевезених автомобільним транспортом становила 2,9 млрд. осіб; метрополітемом – 725,8 млн. осіб; послугами морського транспорту скористалися 29,4 тис. пасажирів. Послуги з інформації та телекомунікацій за значимістю мали друге місце у 2014 р., їх частка склала 20,1%. Близько двох третин (63,3%) цих послуг припадало на послуги телекомунікацій (електрозв'язку). Третіми за значимістю в загальному обсязі послуг у 2014 р. стали послуги з професійної, наукової та технічної діяльності, частка яких у загальному обсязі послуг становила 10,8%. Найбільшим попитом у споживачів користувалися упродовж 2014 р. послуги з рекламної діяльності та дослідження кон'юнктури ринку (37,2% загального обсягу послуг з професійної, наукової та технічної діяльності) та діяльності у сфері архітектури та інжинірингу (26,5%). Частка послуг проведення операцій з нерухомим майном у 2014 р. становила 9,2% в загальному обсязі реалізованих послуг, а частка послуг діяльності у сфері адміністративного та допоміжного обслуговування – 6,6%, тимчасового розміщування та організації харчування – 5,0%, послуг у сфері мистецтва, спорту, розваг та відпочинку – 4,4%, частка послуг у сфері охорони здоров'я та надання соціальної допомоги – 2,1%.

Для усвідомлення функціонування підприємств сфери послуг в Україні необхідно дослідити динаміку індексів фізичного обсягу реалізації. Слід відзначити, що обсяг реалізації підприємствами сфери послуг України у

вересні 2014 р. склав 28,1 млрд. грн., що в порівнянних цінах на 0,5% вище обсягу вересня 2013 р. Найбільшу питому вагу – більше третини (37,6%) у загальному обсязі реалізованих послуг – доводилося на послуги транспорту, складського господарства, пошти та кур'єрської служби. Загалом динаміку індексів фізичного обсягу реалізації підприємств сфери послуг в Україні за 2006-2014 рр. представлено на рисунку 2.7.

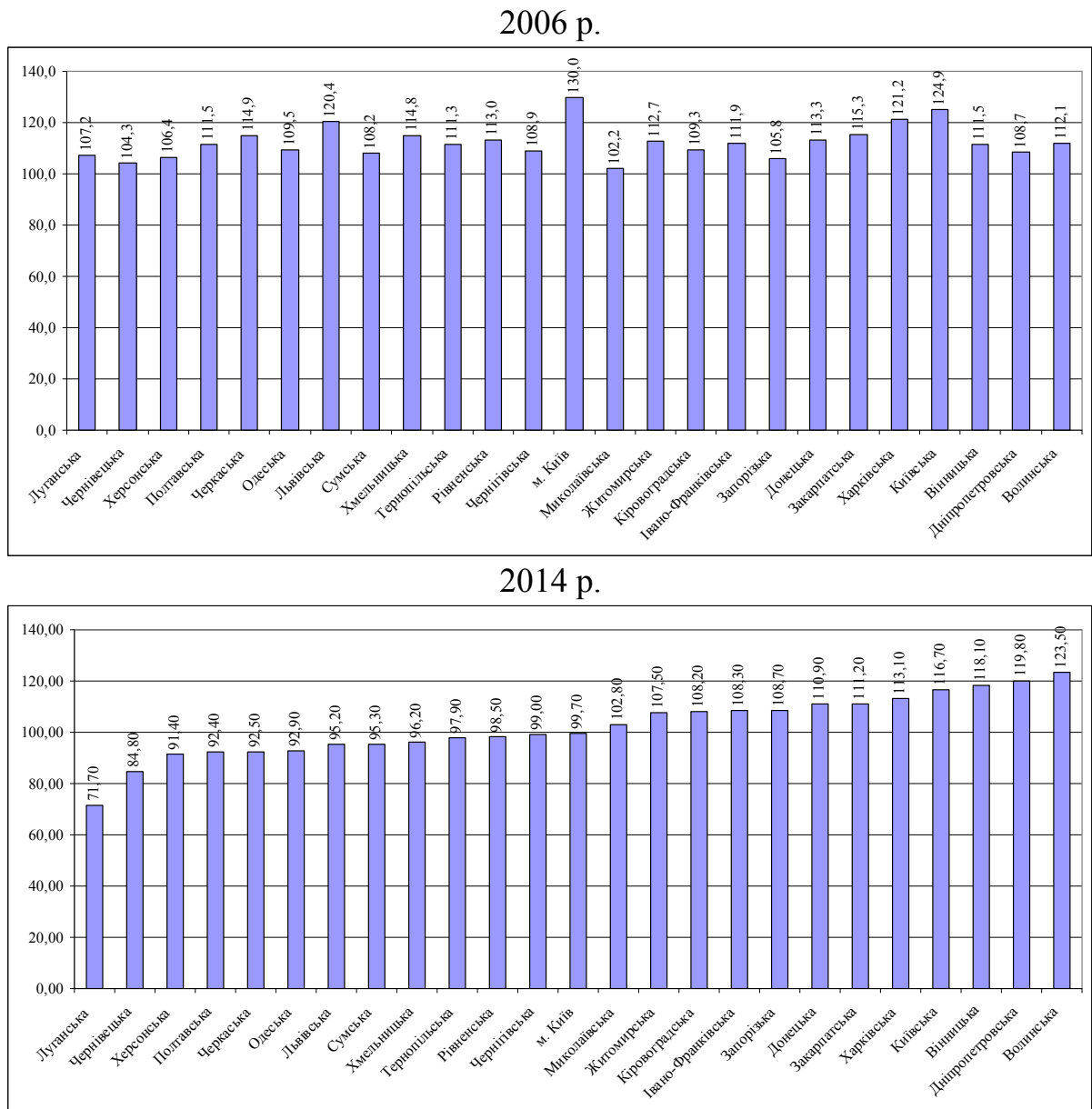


Рисунок 2.7 – Динаміка індексів фізичного обсягу реалізації підприємствами сфери послуг за регіонами за 2006 р. і 2014 рр., %

Розраховано на основі [52, 56]

Як свідчить динаміка індексів фізичного обсягу реалізації підприємств сфери послуг в Україні за 2006-2014 рр. динаміка структури обсягу має значний рівень асиметрії за географічною ознакою, за 2012-2014 рр. розшарування тільки збільшується у областях з містами мільйонниками.

Наступним аспектом функціонування підприємств сфери послуг, що потребує дослідження, є структура реалізованих послуг цими підприємствами різними категоріями споживачів. Необхідно відзначити, що з огляду на сукупний попит, в Україні існує деформація пропозиції між попитом і пропозицією підприємств сфери послуг, сутність якої полягає в тому, що виробництво підприємств сфери послуг суттєво відстає від потреб внутрішнього попиту. Саме низький рівень витрат на оплату праці в Україні є найважливішим фактором забезпечення цінової конкурентоспроможності вітчизняної продукції на зовнішніх ринках, одночасно вирішальним чинником скорочення попиту населення, оскільки реальні доходи населення скоротилися до критичного рівня: мінімальна зарплата в Україні станом на 01.01.2015 р. складає 1218 грн., середня зарплата за 2014 р. становила 4012 грн. при прожитковому мінімумі 1176 грн., тобто в 3,41 рази більше.

З огляду на пропозицію, деформованість зазначених пропорцій є результатом розбалансованості вітчизняної економіки, її значною структурною деформацією – диспропорцією макроекономічної структури (зменшення частки оплати праці у структурі ВВП, падіння частки заощаджень у реальному секторі, скорочення інвестицій, зростання обсягів тіньової економіки, зростання імпорту товарів народного споживання); техніко-технологічною деформацією (технологічна деградація матеріально-технічної бази підприємств сфери послуг, зростання масштабів фізичного та морального зношування основних засобів); регіональної асиметрії (поглиблення нерівності регіонального розвитку, екологічний дисбаланс територій, диспропорції в розміщенні виробництва та ринкової інфраструктури). Загалом структуру реалізованих послуг підприємствами сфери послуг за категоріями споживачів представлено на рисунок 2.8.

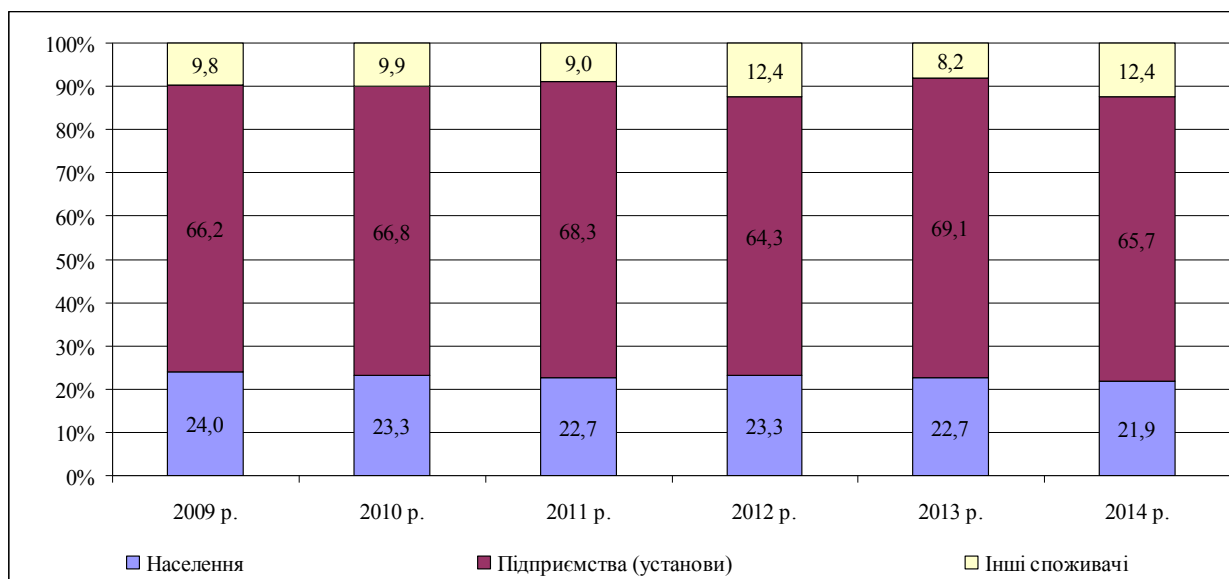


Рисунок 2.8 – Динаміка структури реалізованих послуг підприємствами сфери послуг за категоріями споживачів в Україні за 2009-2014 рр., %
Розраховано на основі [52, 53, 54, 55, 56]

Наведена динаміка структури реалізованих послуг підприємствами сфери послуг засвідчує, що основними споживачами є підприємства (установи), частка реалізації яким коливається від 66,2% у 2009 р. до 65,7% у 2014 р. Частка населення є незначною і становить у 2009 р. – 9,8%, у 2014 р. – 12,4%.

Окремої уваги заслуговує аналіз позиціонування підприємств сфери послуг Дніпропетровської області в Україні (рисунок 2.9). Наведені показники свідчать, що підприємства сфер послуг Дніпропетровської області мають вагоме значення для українського ринку послуг в цілому. Так частка діючих підприємств-юридичних осіб, основним видом діяльності яких є надання послуг щороку зростає: у 2010 р. – 6,91%, у 2011 р. – 7,59%, у 2012 р. – 7,72%, у 2013 р. – 7,56%, а у 2014 р. – 9,24%. Подібні тенденції простежуються і за кількість їх відокремлених підрозділів: у 2010 р. – 7,70%, у 2011 р. – 7,59%, у 2012 р. – 8,41%, у 2013 р. – 5,72%, а у 2014 р. – 8,98%.

При цьому необхідно відзначити про щорічне зростання обсягу реалізованих послуг підприємствами сфери послуг Дніпропетровської

області, частка яких у загальному обсязі реалізованих послуг зростає з 4,97% у 2009 р. до 7,15% у 2014 р. (рисунк 2.10).

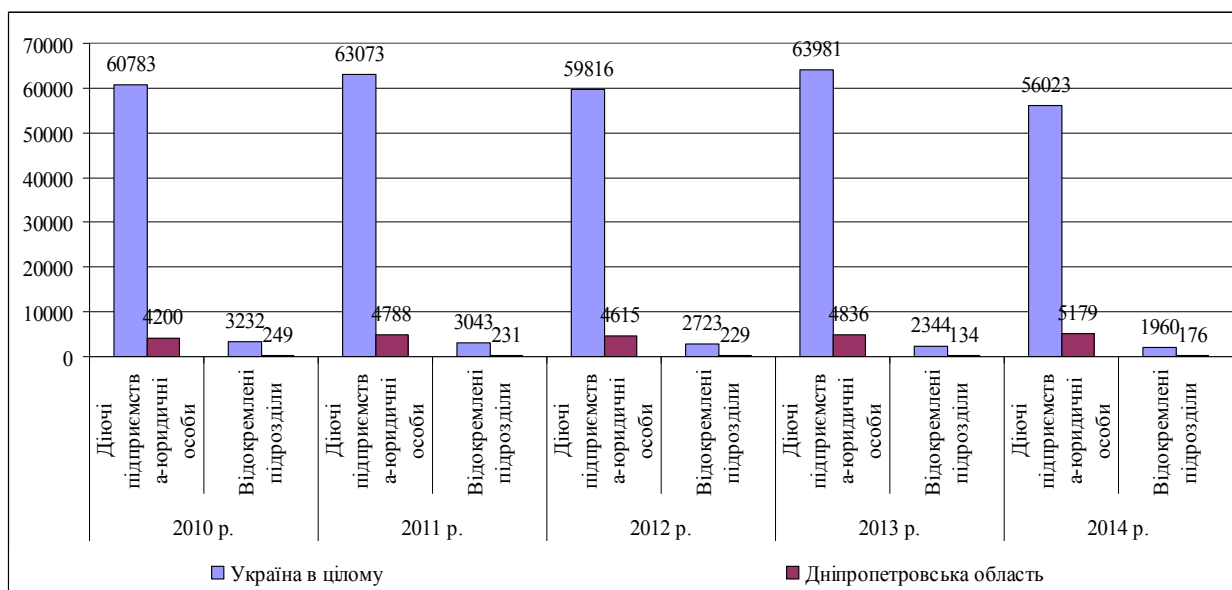


Рисунок 2.9 – Динаміка кількості діючих підприємств та їх відокремлених підрозділів сфери послуг у Дніпропетровській області за 2010-2014 рр., %
Розраховано на основі [52, 53, 54, 55, 56]

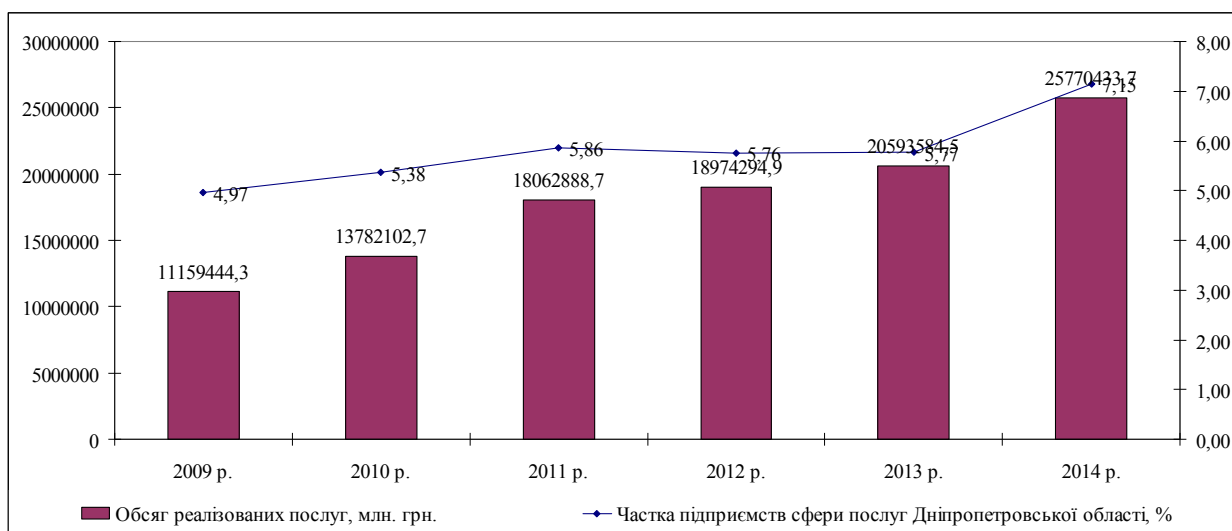


Рисунок 2.10 – Динаміка обсягу реалізованих послуг підприємствами сфери послуг Дніпропетровської області за 2010-2014 рр., %
Розраховано на основі [52, 53, 54, 55, 56]

Водночас необхідно відзначити і про випереджаюче зростання обсягу

реалізованих послуг підприємствами Дніпропетровської області над середніми значеннями в цілому по Україні: так якщо по Україні середній темп зростання за період 2009-2014 рр. склав 110,13%, а за підприємствами Дніпропетровської області – 118,66%, при чому тенденція випередження простежується впродовж усього розглядаємого періоду, окрім 2012 р., а особливе відхилення властиве для 2014 р., за підсумками якого темп зростання обсягу реалізованих послуг підприємствами України склав лише 100,98%, а за підприємствами Дніпропетровської області – 125,14%.

Динаміка обсягу реалізованих послуг підприємствами Дніпропетровської області за видами економічної діяльності (рисунок 2.11, рисунок 2.12) свідчить, що у 2010 р. найбільше реалізували послуг підприємства транспорту та зв'язку (50,55%), а у 2014 р. на частку підприємств транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності належить лише 34,03%. Також лівова частка у 2010 р. у структурі реалізованих послуг належить підприємствам, що здійснюють операції з нерухомим майном, орендою, інжинірингом (39,99%).

У 2014 р. структура реалізованих послуг має дещо інше відображення: 1 місце, як уже було відзначено, належить підприємствам транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності належить (34,03%), друге – підприємствам, що здійснюють операції з нерухомістю (17,16%), третє – підприємствам інформаційної діяльності та телекомунікації (15,43%) та четверте – підприємствам, що здійснюють професійну, наукову та технічну діяльність (15,03%), що свідчить про розвиток та зростання попиту на ринках нових послуг – послуги у сфері права, бухгалтерського обліку, архітектури та інжинірингу, технічні випробування та дослідження, діяльність головних управлінь (хед-офісів), консультування з питань керування, наукові дослідження та розробки, рекламна діяльність і дослідження кон'юнктури ринку, інша професійна, наукова та технічна діяльність та ветеринарна діяльність.



Рисунок 2.11 – Структура обсягу реалізованих послуг за видами економічної діяльності, що надали підприємства Дніпропетровської області у 2010 р., %
Складено на основі [56]



Рисунок 2.12 – Структура обсягу реалізованих послуг за видами економічної діяльності, що надали підприємства Дніпропетровської області у 2014 р., %
Складено на основі [52]

Також необхідно відзначити і про зміну розподілу обсягу реалізованих послуг за категоріями споживачів: у 2010 р.: 24,6% – населення; 68,4% – підприємства; 3,3 – інші категорії споживачів; у 2011 р.: 20,8% – населення; 72,4% – підприємства; 3,6 – інші категорії споживачів; у 2012 р.: 20,8% –

населення; 72,4% – підприємства; 3,7 – інші категорії споживачів; у 2013 р.: 19,3% – населення; 71,4% – підприємства; 6,2 – інші категорії споживачів; у 2014 р.: 19,2% – населення; 69,7% – підприємства; 5,1 – інші категорії споживачів.

Функціонування підприємств сфер послуг потребує відповідного забезпечення трудовими ресурсами. Необхідно відзначити, що у 2011 р. кількість зайнятих працівників становила 10164,5 тис. осіб, з них 2923,4 тис. осіб працювали у сфері послуг або 22,92%. Щодо кількості зайнятих працівників у сфері послуг у 2012 р., то їх частка склала 29,44% або 2931,2 тис. осіб, у 2013 р. – 29,93% або 2911,6 тис. осіб, а у 2014 р. 30,23% або 2659,3 тис. осіб (рисунок 2.13).

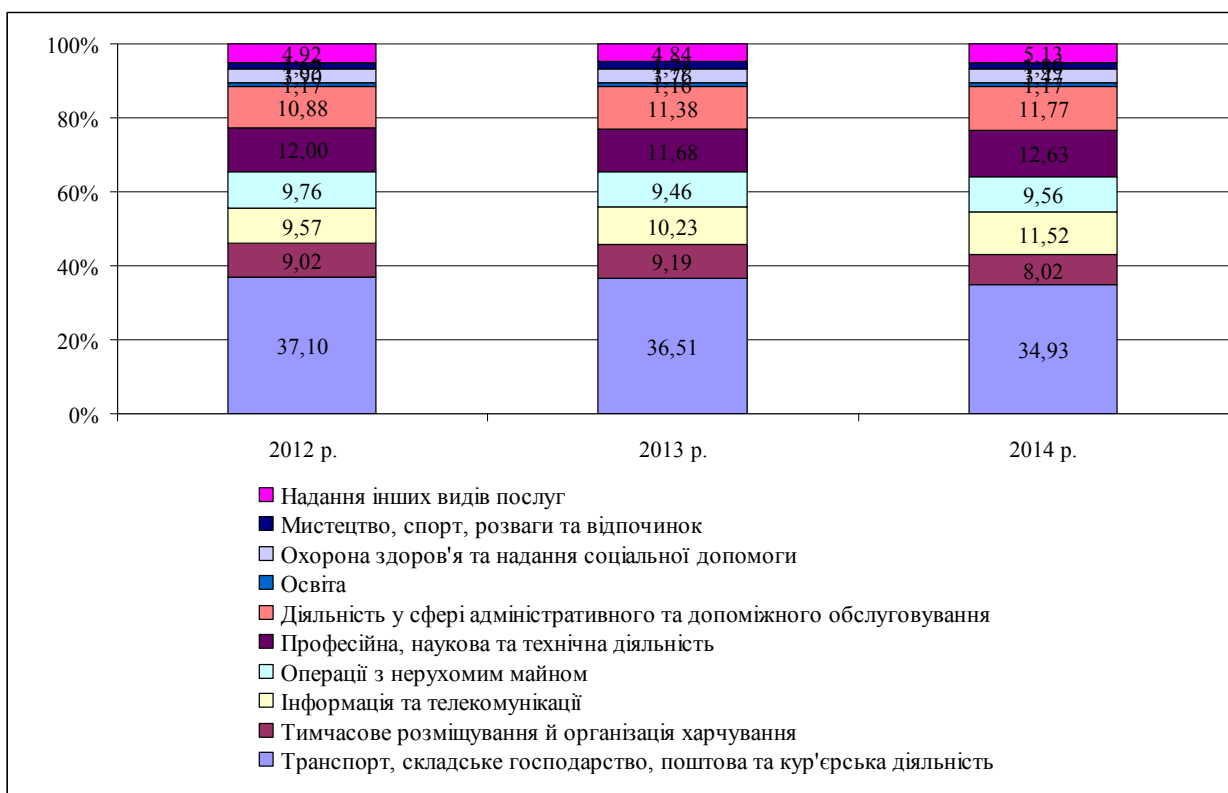


Рисунок 2.13 – Динаміка структури зайнятих працівників на підприємствах сфери послуг в Україні за 2012-2014 р., %

Складено на основі [196, 197, 198]

Як засвідчує наведена динаміка показників, протягом досліджуемого

періоду у структурі зайнятих працівників чітко простежується динаміка превалювання працівників у транспортному, складському господарстві, поштовій та кур'єрській діяльності за 2012-2014 рр. (37,10%, 36,51%, 34,93%).

Одночасно з цим необхідно порівняти наслідки господарської діяльності підприємств сфери послуг з підприємствами інших галузей економіки (таблиця 2.3).

Таблиця 2.3 – Динаміка рентабельності операційної діяльності підприємств за видами економічної діяльності, %

| Вид економічної діяльності | 2010 р. | 2011 р. | 2012 р. | 2013 р. | 2014 р. |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|
| Сільське, лісове та рибне господарство | 22,9 | 23,2 | 21,7 | 11,3 | 20,6 |
| Промисловість | 3,5 | 4,7 | 3,4 | 3,0 | 1,6 |
| Будівництво | -1,5 | 0,2 | -0,1 | 0,0 | 5,8 |
| Оптова та роздрібна торгівля; ремонт автотранспортних засобів і мотоциклів | 9,8 | 15,0 | 12,2 | 10,2 | -12,8 |
| Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність | 5,6 | 6,1 | 5,4 | 3,5 | -1,7 |
| Тимчасове розміщування й організація харчування | -1,8 | -0,1 | -1,1 | -2,8 | -25,8 |
| Інформація та телекомунікації | 7,4 | 7,6 | 10,5 | 11,8 | -1,6 |
| Фінансова та страхова діяльність | 3,5 | 6,2 | 6,1 | 5,9 | -15,2 |
| Операції з нерухомим майном | 0,3 | -3,6 | 2,8 | 3,1 | -46,9 |
| Професійна, наукова та технічна діяльність | -6,6 | 0,5 | 0,3 | -1,3 | -29,1 |
| Діяльність у сфері адміністративного та допоміжного обслуговування | -3,3 | -2,7 | -2,9 | -2,5 | -13,6 |
| Освіта | 4,9 | 7,4 | 8,2 | 8,4 | 5,5 |
| Охорона здоров'я та надання соціальної допомоги | 4,0 | 2,6 | 2,7 | 3,1 | -3,7 |
| Мистецтво, спорт, розваги та відпочинок | -26,9 | -24,4 | -17,6 | -8,0 | -11,8 |
| Надання інших видів послуг | 4,3 | 3,1 | 2,9 | -0,9 | -1,0 |
| Усього | 4,0 | 5,9 | 5,0 | 3,9 | -4,1 |

Як свідчить наведена динаміка, результати діяльності усіх підприємств за 2010-2013 рр. є прибутковою, а за наслідками 2014 р. – збитковою (рівень збитковості склав 4,1%), при чому серед усіх підприємств прибутковими є підприємства сільського, лісового та рибного господарства, промислові підприємства та будівельні підприємства. Підприємства більшості галузей послуг є збитковими, а серед усіх їх видів лише підприємства освіти

відображають постійну наявність рентабельності (від 4,9% у 2010 р. до 5,5% у 2014 р.).

Необхідно відзначити, що підприємства транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності були прибутковими впродовж 2010-2013 рр., а у 2014 р. – збитковими (рівень збитковості склав 1,7%), подібна ситуація простежується з підприємствами, що здійснюють операції з нерухомим майном, з підприємствами охорони здоров'я та надання соціальної допомоги. Найбільшого зростання збитку зазнали підприємства з тимчасового розміщення й організації харчування, підприємства, що здійснюють операції з нерухомим майном, підприємства професійної, наукової та технічної діяльності.

Обумовлені тенденції позиціонування підприємств сфери послуг ще раз підкреслюють про їх важливість та значення у вітчизняній економіці. Виявлено, що структура підприємств сфери послуг в Україні та їх відокремлених підрозділів має значні диспропорції, що виражаються у концентрації у наступних регіонах: Київська обл. та м. Київ, Одеська область, Дніпропетровська область, Львівська область та Харківська область. Також, особливим аспектом позиціонування підприємств сфери послуг в Україні є структура реалізованих послуг підприємствами сфери послуг різним споживачам. З огляду на сукупний попит, в Україні існує деформація пропозиції між попитом і пропозицією підприємств сфери послуг, сутність якої полягає в тому, що виробництво підприємств сфери послуг суттєво відстає від потреб внутрішнього попиту. В ході аналізу базових тенденцій позиціонування підприємств сфери послуг в Україні виявлено зниження кількості підприємств сфери послуг та їх підрозділів, що в середньому за період 2010-2014 рр. склало 1,72%. Але домінуючий сегмент сфери послуг в Україні за підсумками 2014 р. займають підприємства, що здійснювали операції з нерухомим майном (13,9 тис. або 24,0% від загальної кількості підприємств сфери послуг), на другому місці підприємства, що діяли у сфері професійної, наукової та технічної діяльності (11,4 тис., або 19,6%), а на

третьому місці – підприємства транспорту, складського господарства, пошти та кур'єрської діяльності (8,6 тис., або 14,9%). Саме тому, оцінка динаміки транспортних підприємств обумовлює гостроту їх подальших досліджень.

Таким чином, необхідно відзначити, що на сьогоднішній день підприємства сфери послуг посідають значне місце у розвитку національної економіки України. На частку транспортних підприємств за підсумками 2014 р. припадає 6,7% ВВП, а частка зайнятого населення у сфері послуг становить 30%, а найбільша їх концентрація властива для м. Київ, Одеської, Дніпропетровської, Харківської та Львівської областей. В той же час серед усіх підприємств сфери послуг 24% належить підприємствам, що здійснювали операції з нерухомим майном, 19,6% – підприємствам, що діяли у сфері професійної, наукової та технічної діяльності, 14,9% – підприємствам транспорту, складського господарства, пошти та кур'єрської діяльності.

2.2. Аналіз інноваційного розвитку транспортних підприємств

Сучасний рівень розвитку та глобалізації світової економіки, активізація зовнішньоекономічних торгівельних відносин, популяризація туризму серед населення в усьому світі обумовлюють визначальну роль та місце інновацій у забезпеченні конкурентоспроможності національної транспортної системи України та створенні реальних можливостей її інтеграції до європейської та світової транспортних систем.

Транспортний комплекс – це територіальне поєднання взаємопов'язаних видів транспорту, які знаходячись в постійній взаємодії, повністю задовольняють потреби суспільного господарства та населення в перевезеннях вантажів і пасажирів [199]. До його складу входить також сукупність шляхів сполучення, рухомого складу, засобів управління та зв'язку, різноманітне технічне обладнання, що забезпечує роботу всіх видів транспорту.

Україна має вигідне географічне положення, особливо з точки зору

транспортних перевезень. Вона є з'єднувальною ланкою між Європою та Азією, через Україну проходять основні автомобільні шляхи та залізничні колії, газотранспортні магістралі. Крім того Україна разом з іншими країнами створює найкоротший шлях перевезень вантажів з регіонів Центральної Азії та Кавказу через Чорне море, далі до Європи і навпаки [44].

У світі Україна посідає 4-е місце (після США, Росії, Канади) за показником експлуатаційної довжини залізничних колій загального користування. Близько 40% вантажообігу припадає саме на цей вид транспорту. Залізнична мережа України в Європі є однією з найпотужніших, ще в 90-х вона за вантажонапруженістю займала перше місце [207].

Крім того, Україна володіє розвиненою інфраструктурою залізничного та водного транспорту. Через Україну проходять Міжнародні транспортні коридори, зокрема: Пан'європейські транспортні коридори (3, 5, 7, 9), коридори Організації співробітництва залізниць (3, 4, 5, 7, 8, 10) та транспортний коридор Європа-Кавказ-Азія (Трасека).

Сучасні тенденції розвитку транспортної галузі характеризуються загальноекономічною нестабільністю. Так у 2007 р. транспортна галузь характеризується суттєвим зростанням показників перевезення вантажів і пасажирів, але після 2008 р., внаслідок фінансово-економічної кризи, лише у 2011 р. відбулось поступове їх відновлення (таблиця 2.4).

Однак у 2012 р. загострились проблеми післякризового відновлення, що спричинило уповільнення зростання обсягів вантажних і пасажирських перевезень. Обсяги перевезення вантажів 2012 р. склали 1623 млн. т. і не досягли до кризового рівня 2007 р. (1990 млн. т.), а залізничним транспортом у 2014 р. було перевезено лише 75,1% вантажів від рівня 2007 р., при чому саме на долю останнього приходиться значна частка перевезень у їх загальній структурі: у 2007 р. – 25,83%, у 2008 р. – 25,30%, у 2009 р. – 24,06%, у 2010 р. – 24,53%, у 2011 р. – 24,85%, у 2012 р. – 24,66%, у 2013 р. – 24,17%, у 2014 р. – 23,78%, а найбільша частка перевезень властива автомобільному транспорту: у 2007 р. – 63,07%, у 2008 р. – 64,25%, у 2009 р.

– 65,78%, у 2010 р. – 66,18%, у 2011 р. – 66,40%, у 2012 р. – 68,00%, у 2013 р. – 68,64%, у 2014 р. – 69,69%.

Таблиця 2.4 – Перевезення вантажів і пасажирів за видами транспорту та переробка вантажів морськими та річковими портами України

| Показник | Рік | | | | | | | |
|--|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| 1. Перевезено вантажів, млн. тонн, у тому числі: | 1990 | 1972 | 1625 | 1765 | 1887 | 1853 | 1837 | 1623 |
| 1.1. Залізничним транспортом | 514 | 499 | 391 | 433 | 469 | 457 | 444 | 386 |
| 1.2. Морським транспортом | 9 | 8 | 5 | 4 | 4 | 4 | 3 | 33 |
| 1.3. Річковим транспортом | 15 | 11 | 5 | 7 | 6 | 4 | 3 | 3 |
| 1.4. Автомобільним транспортом | 1255 | 1267 | 1069 | 1168 | 1253 | 1260 | 1261 | 1131 |
| 1.5. Авіаційним транспортом | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 |
| 1.6. Трубопровідним транспортом | 196 | 187 | 155 | 153 | 155 | 128 | 126 | 100 |
| 2. Перевезено пасажирів, млн. пасажирів, у тому числі: | 8214 | 8331 | 7275 | 6845 | 6980 | 6813 | 6623 | 5902 |
| 2.1. Залізничним транспортом | 447 | 445 | 426 | 427 | 430 | 429 | 425 | 389 |
| 2.2. Морським транспортом | 8 | 7 | 6 | 7 | 7 | 6 | 7 | 0 |
| 2.3. Річковим транспортом | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 |
| 2.4. Авіаційним транспортом | 5 | 6 | 5 | 6 | 8 | 8 | 8 | 6 |
| 2.5. Автомобільним транспортом | 4173 | 4369 | 4014 | 3726 | 3612 | 3450 | 3344 | 2913 |
| 2.6. Тролейбусним транспортом | 1621 | 1580 | 1283 | 1204 | 1346 | 1345 | 1306 | 1097 |
| 2.7. Трамвайним транспортом | 1027 | 963 | 787 | 714 | 798 | 800 | 757 | 770 |
| 2.8. Метрополітен | 931 | 959 | 752 | 760 | 778 | 774 | 775 | 726 |

Складено за [203, 204, 205, 206, 207]

Морським транспортом у 2014 р. перевезено лише 33,33 вантажів від рівня 2007 р. Частка перевезень морським транспортом у загальному обсязі вантажних перевезень коливається в межах 0,16-0,45%, і показники його діяльності майже не впливають на загальну динаміку параметрів розвитку транспортного комплексу. Річковим транспортом у 2014 р. перевезено лише 20,00% вантажів від рівня 2007 р. Частка перевезень річковим транспортом у загальному обсязі вантажних перевезень коливається в межах 0,16-0,75%, а тому показники його діяльності також майже не впливають на загальну динаміку параметрів розвитку транспортного комплексу.

Для пасажирських перевезень також властива негативна динаміка майже за усіма видами транспорту, крім авіаційного. У 2014 р. загальний обсяг перевезень пасажирів у порівнянні з 2007 р. зменшився на 28,15%, у т.ч. залізничним транспортом – на 12,98%, річковим транспортом – на 50,00%, автомобільним – на 30,19%, тролейбусним – 32,33%, трамвайним – 25,02%, метрополітеном – 22,02%. До основних причин відносять: скорочення попиту на транспортні послуги певних категорій населення, що спричинене зменшенням їх доходів; низька якість пропонованих послуг, зростання проїзних тарифів, низький рівень безпеки перевезень [190].

Реалізація Комплексної програми утвердження України як транзитної держави на 2002-2010 рр. забезпечила укріплення позицій транзитного потенціалу. У докризовий період (у 2007 р.) фактичні розміри транзитних перевезень складали 386,9 млн. т., що більше ніж вдвічі перевищило рівень 2000 р. Наслідком світової фінансово-економічної кризи стало скорочення більш ніж утричі транзитного вантажопотоку з 2007 р. по 2014 р. (рисунок 2.14).

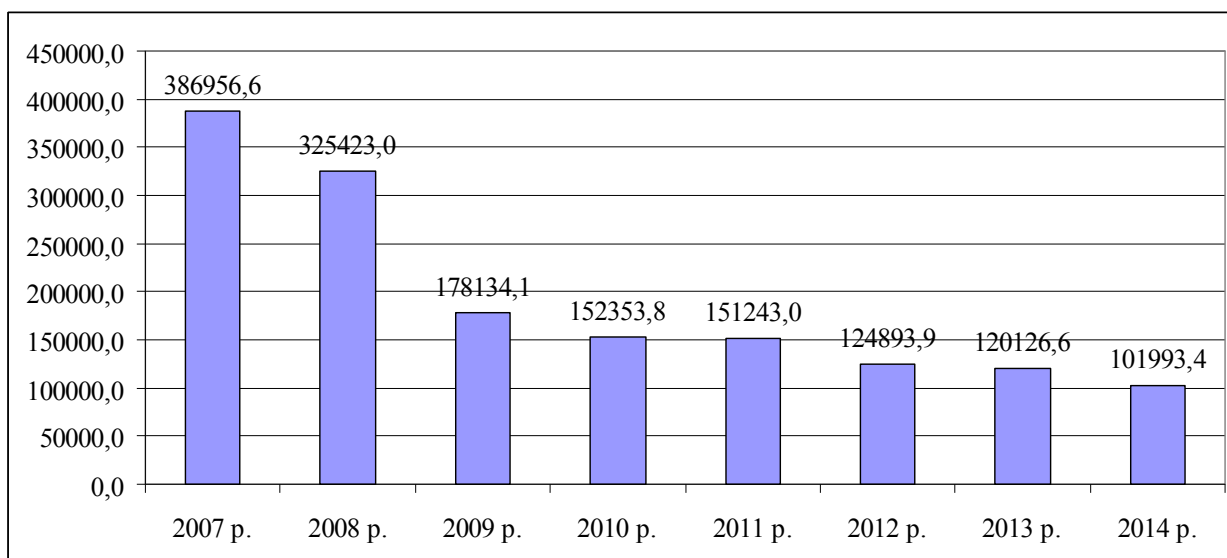


Рисунок 2.14 – Динаміка фактичних обсягів транзиту територією України, тис. т.

Розраховано за [60, 61, 62, 63, 64]

Дослідження тенденцій змін транзитних вантажопотоків територією України у 2009-2014 рр. за видами транспорту (таблиця 2.5) говорить про те, що зменшення обсягів транзитних вантажів спостерігається практично за всіма видами транспортування, за винятком автомобільного, частка якого в структурі транзиту є незначна (5,75% від загального обсягу у 2014 р.), але має тенденцію до збільшення (у 2009 р. частка автомобільного транспорту в структурі транзиту становила 1,88%, у 2010 р. – 3,05%, у 2011 р. – 3,31%, у 2012 р. – 3,88%, у 2013 р. – 4,65%, у 2014 р. – 5,75%).

Таблиця 2.5 – Динаміка транзитних вантажопотоків за видами транспорту за 2007-2012 роки, млн. т.

| Вид транспорту | 2009 р. | 2010 р. | 2011 р. | 2012 р. | 2013 р. | 2014 р. |
|-------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Усього, у тому числі: | 178,13 | 152,35 | 151,24 | 124,89 | 120,12 | 101,99 |
| Залізничний транспорт | 44,84 | 44,51 | 48,67 | 40,94 | 32,98 | 29,4 |
| Морський транспорт | 1,90 | 3,66 | 3,91 | 1,64 | 1,52 | 0,8 |
| Автомобільний транспорт | 3,35 | 4,64 | 5,01 | 4,85 | 5,58 | 5,86 |
| Річковий транспорт | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0 |
| Авіаційний транспорт | 127,98 | 99,44 | 93,12 | 76,98 | 79,25 | 65,79 |
| Інший транспорт | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0 |

Складено за [60, 61, 62, 63, 64]

З 2009 р. по 2017 р. простежується спад обсягів перевезень вантажів залізничним транспортом на 92%, частка якого у 2009 р. становила 25,17%, а у 2014 р. – 28,82%, що частково пов'язано із переорієнтацією таких перевезень на автомобільний транспорт.

Обсяги перевезень автомобільним транспортом, у період з 2009 р. по 2014 р. зросли на 13%, а їх частка у структурі транзитних вантажопотоків зросла з 3,35% у 2009 р. до 5,86% у 2014 р. (рисунок 2.15). Також простежується динамічне використання повітряного простору України – обсяги перевезень авіаційним транспортом зросли у 2,3 рази, але їх частка у структурі загальних перевезень залишається дуже низькою (0,001% у 2013 р.).

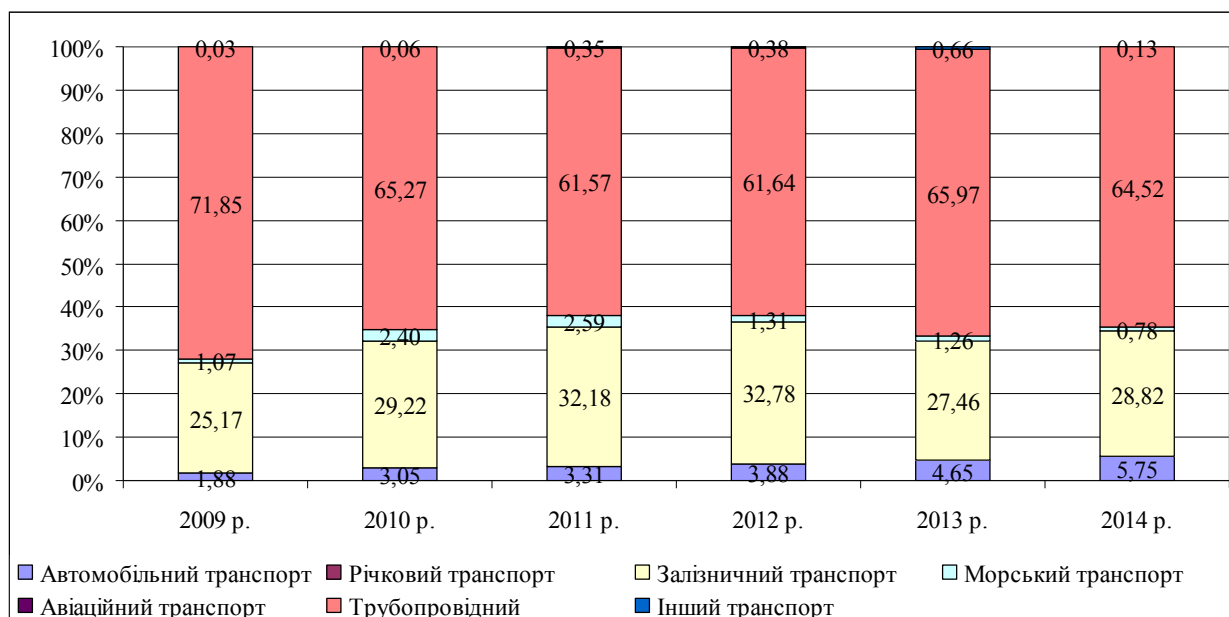


Рисунок 2.15 – Динаміка структури транзитних вантажопотоків за видами транспорту

Складено за [60, 61, 62, 63, 64]

Найбільше значення у структурі вантажопотоків належить трубопровідному та залізничному транспорту. Так транзитні вантажопотоки трубопровідним транспортом з 2009 р. по 2014 р. зменшилися на 12% з 127,98 млн. т. до 65,79 млн. т. (в структурі з 71,85% до 64,52%), а транзитні перевезення залізничним транспортом зменшилися лише на 8% з 44,84 млн. т у 2009 р. до 29,4 млн. т. у 2014 р. (у структурі 25,17% та 28,82% відповідно).

Вантажооборот у 2014 р. становить 353,6 млрд. ткм, або 84,45% від обсягу 2010 р., але на 3,62% зменшився вантажооборот залізничного транспорту, при чому на Південно-Західній залізниці вантажооборот підвищився на 10,14%, на Південній – підвищився на 7,39%, на Одеській – збільшився на 14,97%, Львівській – збільшився на 7,53%, Донецькій – зменшився на 38,87%, Придніпровській – зменшився на 19,16%. Зменшення вантажообороту залізничного транспорту спонукало до зростання вантажообороту на автомобільному транспорту на 3,79%, а вантажооборот авіаційного транспорту зменшився на 5,7%, трубопровідного – зменшився на

40,42%, морського – зменшився на 21,25%.

Отже, не зважаючи на те, що глобалізація та міжнародна кооперація сприяють зростанню транснаціональних потоків і міжнародному транзиту вантажів, а Україна має вигідне географічне положення, для вітчизняної транспортної галузі властиве системне невикористання власного транзитного потенціалу, а зростаючі конкурентні переваги на ринку транспортних послуг сусідніх країн, призведуть до остаточної втрати іміджу України, як транзитної держави.

Розвиток підприємств транспортної галузі також залежить від міжнародної торгівлі транспортними послугами, динаміка експорту-імпорту яких за 2007-2014 рр. представлена у таблиці 2.6.

Таблиця 2.6 – Динаміка експорту-імпорту транспортних послуг України, тис. дол. США

| | Роки | Вид транспорту | | | | |
|---------|------|----------------|-------------|-----------|------------|----------|
| | | Трубопровідний | Залізничний | Морський | Повітряний | Інший |
| Експорт | 2007 | 2111603,4 | 1268194,4 | 915928,9 | 919605,8 | 596397,4 |
| | 2008 | 2560369,3 | 1641129,8 | 1304369,4 | 1231067,6 | 899608,4 |
| | 2009 | 2104016,6 | 1240579,8 | 1272795,8 | 1111090,7 | 577068,8 |
| | 2010 | 3357722,5 | 1487123,1 | 1234322,6 | 1181929,8 | 586913,6 |
| | 2011 | 3755068,6 | 1776842,9 | 1211743,1 | 1501197,5 | 817824,2 |
| | 2012 | 3248204,3 | 1586720,2 | 1241209,4 | 1510742,1 | 954308,2 |
| | 2013 | 3335630 | 1613856 | 1123733 | 1333178 | 520696,0 |
| | 2014 | 2207902 | 1098831 | 850878,8 | 1071263 | 505966,0 |
| Імпорт | 2007 | 2941,3 | 502901,8 | 136223,0 | 334309,0 | 141993,8 |
| | 2008 | 4475,7 | 655994,3 | 247105,4 | 542372,5 | 207648,7 |
| | 2009 | 2153,9 | 423807,0 | 129129,3 | 338782,2 | 103051,4 |
| | 2010 | 600,4 | 463495,6 | 143070,3 | 447611,9 | 115970,7 |
| | 2011 | 503,7 | 599830,3 | 147582,1 | 686103,5 | 150345,1 |
| | 2012 | 910,2 | 643084,0 | 202800,4 | 641375,1 | 208406,2 |
| | 2013 | 3512,2 | 626973,1 | 195795,1 | 643550,4 | 197581,9 |
| | 2014 | 52588 | 431305,2 | 243651,7 | 431037,6 | 190892,3 |

Складено за [60, 61, 62, 63, 64]

Необхідно відзначити, що структура українського експорту послуг на протязі досить тривалого часу залишалася стабільною, за 2014 р. найбільші обсяги припадали на транспортні послуги, які складали близько 63%

загального обсягу експорту (за рахунок наданих послуг трубопровідним і залізничним транспортом), а в імпорті переважають залізничний та повітряний транспорт.

Деталізація експорту-імпорту транспортних послуг України з країнами світу наведена у таблиці 2.7.

Таблиця 2.7 – Експорт-імпорт транспортних послуг України з країнами світу за 2014 рік, тис. дол.

| Країни | Експорт послуг | Питома вага, % | Імпорт послуг | Питома вага, % | Сальдо |
|-----------------------|----------------|----------------|---------------|----------------|-----------|
| Усього, у тому числі: | 6101923,5 | 100,0 | 1376552,3 | 100,0 | 4725371,2 |
| Російська Федерація | 2710267,0 | 44,4 | 280250,9 | 20,4 | 2430016,1 |
| Білорусь | 52824,1 | 0,9 | 62479,1 | 4,5 | -9655,0 |
| Великобританія | 376588,6 | 6,2 | 111865,4 | 8,1 | 264723,2 |
| Кіпр | 196079,0 | 3,2 | 57888,7 | 4,2 | 138190,3 |
| Латвія | 139402,9 | 2,3 | 70213,0 | 5,1 | 69189,9 |
| Нідерланди | 214629,9 | 3,5 | 31409,4 | 2,3 | 183220,5 |
| Німеччина | 262308,0 | 4,3 | 201081,9 | 14,6 | 61226,1 |
| США | 166353,9 | 2,7 | 18001,2 | 1,3 | 148352,6 |
| Туреччина | 117746,0 | 1,9 | 49244,7 | 3,6 | 68501,3 |
| Франція | 64906,0 | 1,1 | 17242,0 | 1,3 | 47664,1 |
| Швейцарія | 268643,2 | 4,4 | 81745,5 | 5,9 | 186897,8 |

Складено за [60, 61, 62, 63, 64].

Отже, найбільшими постачальниками транспортних послуг в Україну виступають: Російська Федерація (майже 20,4%), Великобританія (8,1%), Німеччина (близько 14,6%), Швейцарія (5,9%), США (1,3%). Близько 40% з загального обсягу експорту транспортних послуг припадає на країни ЄС, на 50% обсяг імпорту транспортних послуг формується саме державами Євросоюзу.

Для усвідомлення тенденцій розвитку транспортних підприємств також варто розглянути показники середньооблікової кількості штатних працівників та розмір їх середньомісячної заробітної плати (рисунки 2.16, 2.17).

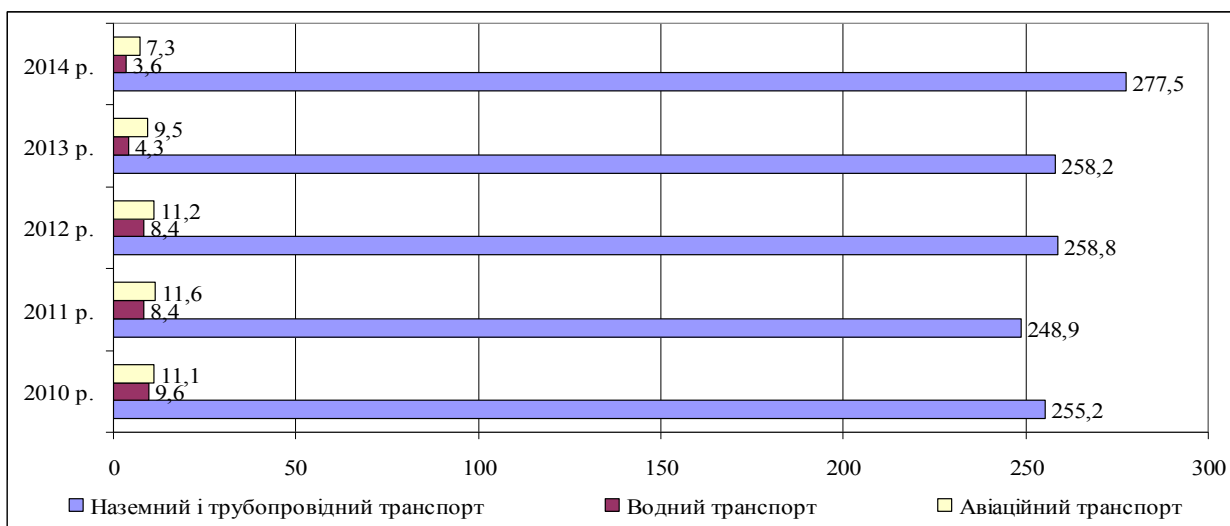


Рисунок 2.16 – Динаміка середньооблікової кількості штатних працівників за 2010-2014 рр., тис. осіб

Розраховано за [203, 204, 205, 206, 207]

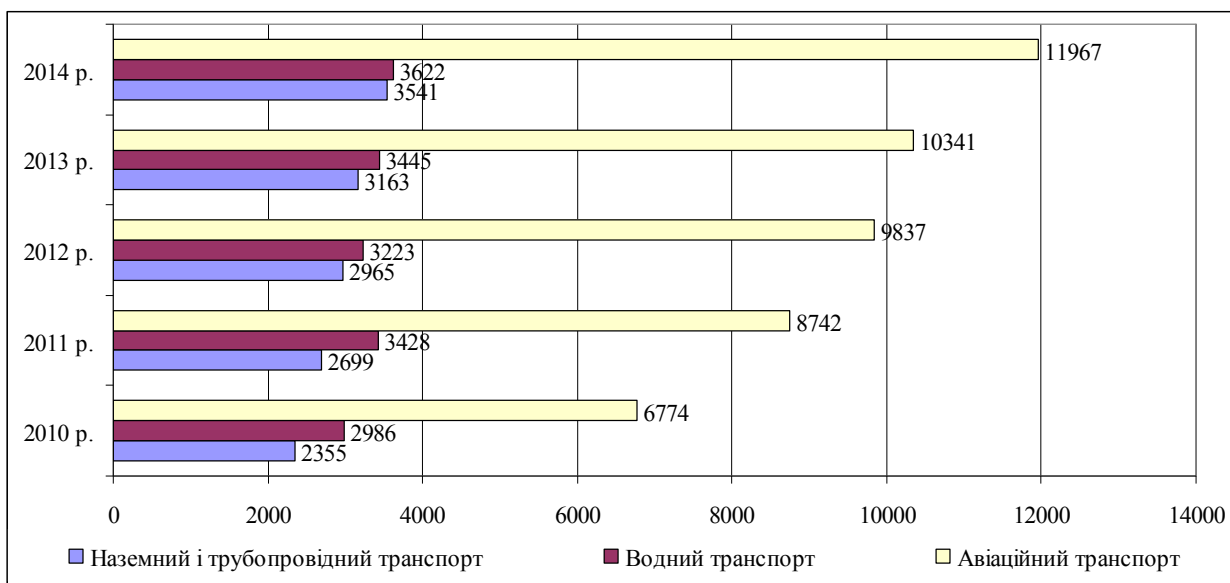


Рисунок 2.17 – Динаміка середньомісячної заробітної плати штатних працівників за 2010-2014 рр., грн.

Розраховано за [203, 204, 205, 206, 207]

Наведена динаміка показників засвідчує, що найбільша частка працівників транспортних підприємств властива для наземного та трубопровідного транспорту, значення якої у 2010 р. склала 30,96%, у 2011 р. – 30,58%, у 2012 р. – 31,32%, у 2013 р. – 31,93%, у 2014 р. – 37,96%, при чому розмір

середньомісячної заробітної плати працівників даної сфери у 2010 р. складав 2355 грн., а у 2014 р. – 3541 грн., тобто заробітна плата зросла на 1186 грн. або на 50,36%. Незважаючи на те, що кількість працівників на водних підприємствах є найменшою, середньомісячний розмір їх заробітної плати є несуттєво більшим у порівнянні з наземним і трубопровідним транспортом (у 2014 р. на 81 грн. або 2,29%). Щодо розміру середньомісячної заробітної плати працівників авіаційних підприємств, то її значення перевищує в 3,38 рази середньомісячну заробітну плату працівників підприємств наземного та трубопровідного транспорту та 3,30 рази – працівників водного транспорту.

Динаміка фінансово-результативних показників транспортних підприємств також зазнала різких змін: якщо у 2010-2012 рр. підприємства даного виду діяльності завершили господарську діяльність з отриманням прибутку, то у 2013 р. та 2014 р. – зі збитком (1423,4 тис. грн. та 26307,3 тис. грн. відповідно) (рисунок 2.18).

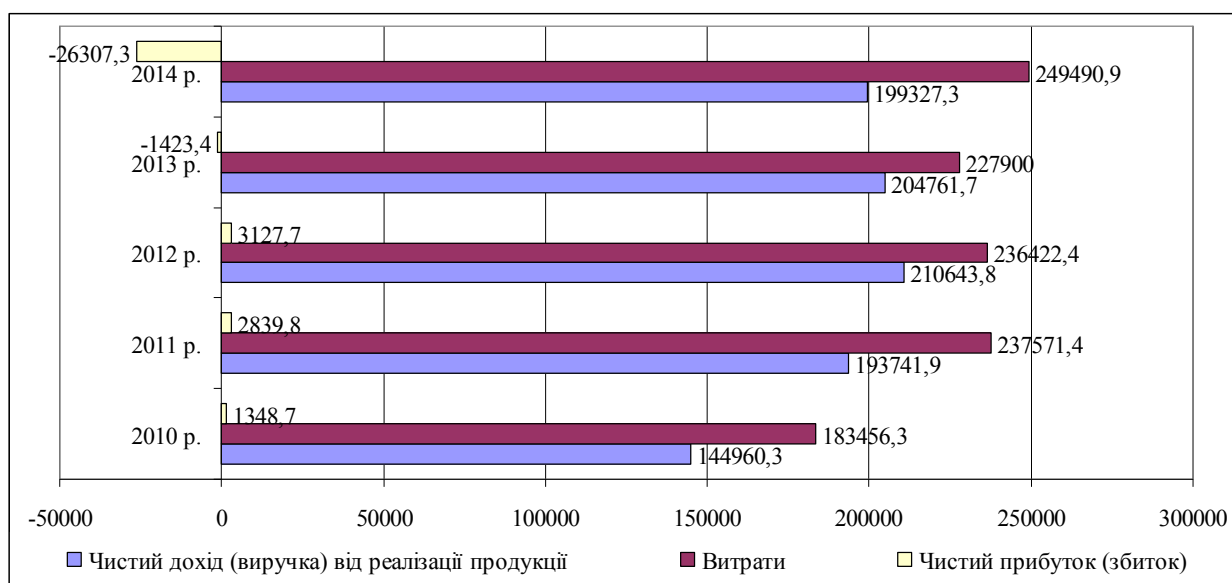


Рисунок 2.18 – Динаміка фінансово-результативних показників транспортних підприємств за 2010-2014 рр., млн. грн.

Розраховано за [203, 204, 205, 206, 207]

При чому необхідно відзначити про стабільність структури транспортних підприємств щодо тих, які отримали прибуток та тих, що отримали збиток: у

2010 р. – 52,8% та 47,2% відповідно; у 2011 р. – 61,4% та 38,6% відповідно; у 2012 р. – 60,1% та 39,9% відповідно, 2013 р. – 62,1% та 37,9% відповідно, 2014 р. – 61,5% та 38,5%.

Рівень розвитку транспортної галузі держави – одна з вагомих ознак її технологічного прогресу. Визначальним фактором, що здатен вивести транспорту галузь з кризи та вивести її на техніко-технологічний рівень розвинених країн є інноваційний розвиток та активне впровадження інноваційних процесів. Процес та термін інноваційного відродження транспортної галузі знаходяться в залежності від обсягів фінансової підтримки інновацій. Необхідність прискореного техніко-технологічного розвитку обумовлює перехід на модель інноваційно-інвестиційного розвитку, в якій розробка та впровадження інновацій стимулюється достатнім інвестиційним забезпеченням.

Потенціал конкурентоспроможності підприємств транспортної галузі на міжнародних ринках транспортних послуг формується на існуючих техніко-технологічних та інноваційних можливостях та вмінні їх ефективно використовувати. Оцінка інноваційності економіки України показала, що інноваційні процеси в економіці ще не набули вагомих масштабів, кількість підприємств, які впроваджують інновації, зменшується з кожним роком і становить наразі 12-4%, що менше в 3-4 рази, ніж в інноваційно розвинутих країнах. Майже третина коштів, що витрачаються на інноваційну діяльність, припадає на закупівлю обладнання, в той час як витрати на придбання прав на нову інтелектуальну власність або на проведення НДДКР на порядок менші.

Обсяги капітальних інвестицій транспортних підприємств щороку зменшуються як в абсолютному, так і відносному значеннях (рисунок 2.19), при чому найбільший темп їх зростання властивий підприємствам водного транспорту, хоча по відношенню до капітальних інвестицій в цілому по економіці їх частка несуттєва – 0,1%, найменший темп зростання характерний для авіаційного транспорту – 93,70%, частка яких у сукупному

обсязі капітальних інвестицій становить за підсумками 2014 р. не більше 0,2%. А найбільша частка капітальних інвестицій серед транспортних підприємств властива наземному та трубопровідному транспорту – від 3,6% у 2010 р. до 1,8% у 2014 р.

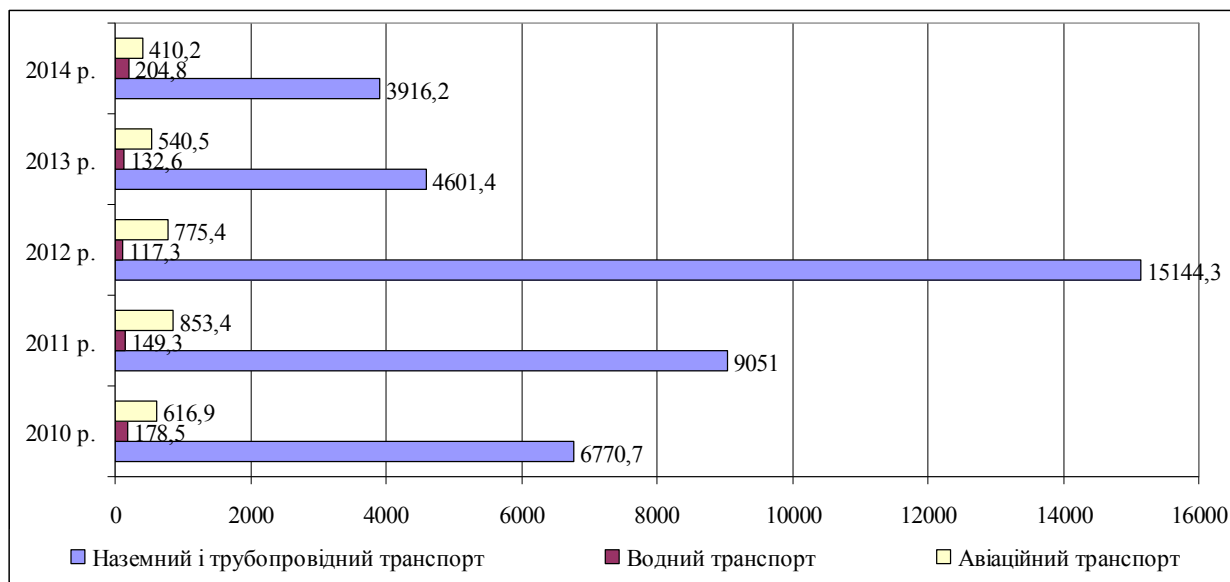


Рисунок 2.19 – Динаміка капітальних інвестицій транспортних підприємств за 2010-2014 рр., млн. грн.

Розраховано за [203, 204, 205, 206, 207]

Майже половина з інноваційних підприємств взагалі не фінансують проведення в інтересах свого виробництва наукових досліджень [200]. У таблиці 2.8 відображено обсяги фінансування та вартість наукових та науково-технічних робіт підприємств транспортної галузі.

Аналіз джерел фінансування наукових та науково-технічних робіт, спрямованих на розробку інноваційних технологій свідчить про те, що у якості основного джерела виступають кошти підприємств-замовників інноваційних розробок та подекуди бюджетні кошти (рисунок 2.20).

Таблиця 2.8 – Фінансування наукових та науково-технічних робіт за джерелами фінансування підприємств транспортної галузі, тис. грн.

| Роки | Усього | У тому числі за рахунок | | | | | | |
|------|----------|-------------------------|--------------------------|----------------------|----------------|-----------------------------------|------------------|--------------|
| | | державного бюджету | коштів місцевих бюджетів | позабюджетних фондів | власних коштів | коштів замовників | | інших джерел |
| | | | | | | підприємств і організацій України | іноземних держав | |
| 2007 | 47101,4 | 7979,2 | – | 181,7 | 216,7 | 26722,5 | 3903,8 | 8097,5 |
| 2008 | 326209,1 | 129546,5 | – | 41,3 | 340,1 | 35154,6 | 152842,6 | 8284,0 |
| 2009 | 47707,3 | 12303,7 | 1019,2 | 271,8 | 58,7 | 24285,6 | 3377,9 | 6390,4 |
| 2010 | 40004,6 | 6695,7 | – | – | 628,7 | 23753,5 | 3114,7 | 5812,0 |
| 2011 | 16429,7 | 7910,8 | 46,0 | 65,0 | 147,5 | 6582,0 | 1678,4 | – |
| 2012 | 21397,3 | 3473,9 | – | – | 732,0 | 17191,4 | – | – |
| 2013 | 11744,2 | – | – | – | – | 11744,2 | – | – |
| 2014 | 12763,5 | – | 856,9 | – | 2462,2 | 8610,9 | 833,5 | – |

Складено за [148, 149, 150, 151, 152, 153]

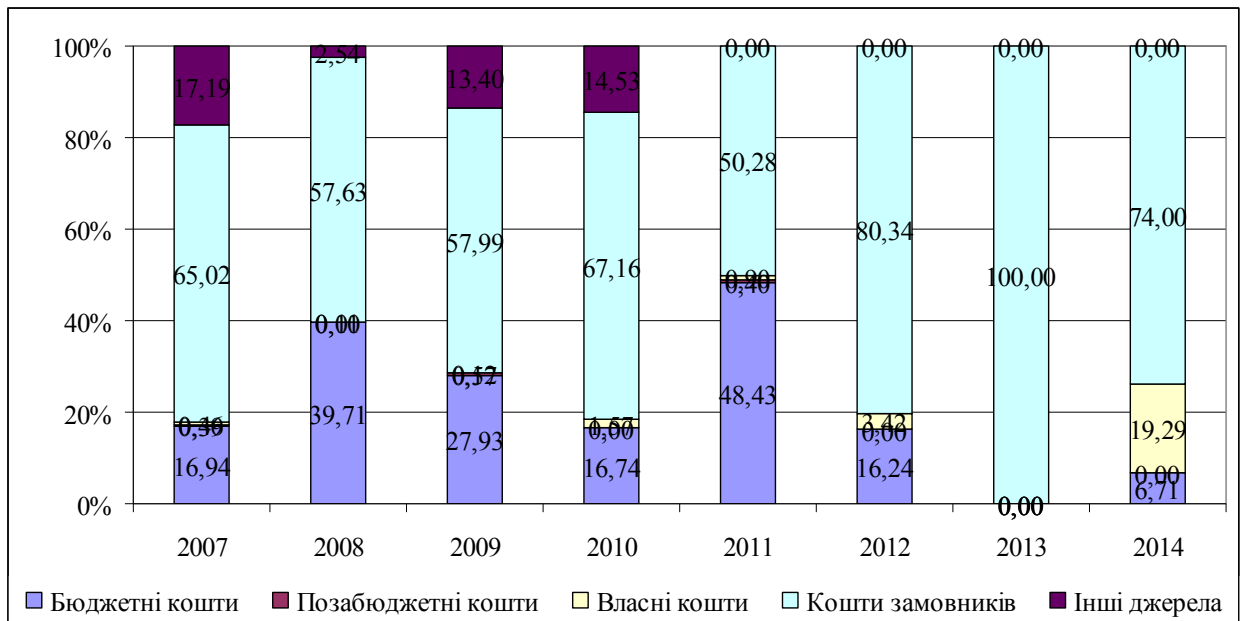


Рисунок 2.20 – Розподіл фінансування наукових та науково-технічних робіт за джерелами фінансування підприємств транспортної галузі за 2007-2014 рр., %

Розраховано за [148, 149, 150, 151, 152, 153]

Спостерігається значне падіння активності інноваційної діяльності

підприємств транспортної галузі (таблиця 2.9), оскільки частка наукових та науково-технічних розробок щороку зменшується (у 2007 р. – 1,12%, у 2010 р. – 0,46%, у 2011 р. – 0,16%, у 2012 р. – 0,17%).

Таблиця 2.9 – Динаміка наукових та науково-технічних робіт підприємств України

| Рік | Усього по економіці, тис. грн. | Транспорт, тис. грн. | Питома вага, % |
|------|--------------------------------|----------------------|----------------|
| 2007 | 6700711,1 | 53302,1 | 0,80 |
| 2008 | 8538939,4 | 470363,2 | 5,51 |
| 2009 | 8653686,6 | 51361,5 | 0,59 |
| 2010 | 9867092,4 | 45112,4 | 0,46 |
| 2011 | 10349890 | 17016,4 | 0,16 |
| 2012 | 11252692 | 20508,1 | 0,18 |
| 2013 | 11781106,5 | 12763,8 | 0,11 |
| 2014 | 10950679,9 | 11973,6 | 0,11 |

Складено за [148, 149, 150, 151, 152, 153]

Динаміка обсягів наукових та науково-технічних робіт свідчить, що у період з 2007 р. по 2014 р., крім 2008 р., спостерігається негативна тенденція саме на транспортних підприємствах, оскільки питома вага обсягу наукових та науково-технічних робіт на транспортних підприємствах щороку зменшується одночасно зі зменшеннях їх обсягу. Це пов'язано з тим, що основним напрямком наукових та науково-технічних досліджень політикою держави були обрані підприємства промисловості та сільського господарства.

Тому для підвищення конкурентоспроможності національної економіки необхідним є організація діяльності національної інноваційної системи, розширення інвестиційних можливостей для реалізації інноваційних проектів, що поки що неможливо здійснити в повному обсязі за існуючого рівня інноваційної активності підприємств (таблиця 2.10).

На протязі 2007-2014 рр. зросла частка інноваційно активних підприємств, в порівнянні з попередніми дослідженнями в даній галузі, що відбулося загалом за рахунок зростання частки підприємств, які займалися організаційними та маркетинговими інноваціями. Одним з основних

напрямів інноваційної діяльності підприємств України було придбання машин, обладнання та програмного забезпечення для виробництва нових або значно поліпшених продуктів та послуг. Гальмівними чинниками розвитку інноваційної активності підприємств транспортної галузі в Україні є високі інноваційні витрати, недостатність коштів на інновації, недостатність кваліфікованого персоналу, невизначений попит на інноваційні послуги.

Таблиця 2.10 – Інноваційна активність підприємств за видами економічної діяльності протягом 2007-2014 рр.

| | Загальна кількість обстежених підприємств | У тому числі підприємства з | | | | |
|------------------------------|---|-----------------------------|----------------------------|---|-------------------------|-------------------------------------|
| | | інноваційною активністю | технологічними інноваціями | маркетинговими та/або організаційними інноваціями | процесовими інноваціями | не інноваційно активні підприємства |
| Україна | 36355 | 7640 | 3578 | 4062 | 1242 | 28715 |
| 1. Промисловість | 16557 | 3779 | 2342 | 1437 | 625 | 12778 |
| 1.1. Добувна промисловість | 650 | 87 | 55 | 32 | 27 | 563 |
| 1.2. Переробна промисловість | 14659 | 3544 | 2177 | 1367 | 518 | 11115 |
| 2. Послуги | 19798 | 3861 | 1236 | 2625 | 618 | 15937 |
| 2.1. Оптова торгівля | 10799 | 2223 | 499 | 1723 | 306 | 8577 |
| 2.2. Діяльність транспорту | 4998 | 686 | 289 | 397 | 181 | 4312 |

Складено за даними [148, 149, 150, 151, 152, 153].

Це також підтверджує кількість транспортних підприємств, які створюють та використовують передові технології у своїй діяльності. Так у 2010 р. таких підприємств 132, у 2011 р. – 203, у 2012 р. – 241, у 2013 р. – 229, а у 2014 р. – 203 (таблиця 2.11).

Одночасно з цим необхідно відзначити, про зменшення кількості створених передових технологій транспортними підприємствами: у 2010 р. – 4, у 2011 р. – 2, у 2012 р. – 1, у 2013 р. – 3, у 2014 р. – 1 та зростання кількості використаних передових технологій транспортними підприємствами: у 2010 р. – 377, у 2011 р. – 562, у 2012 р. – 786, у 2013 р. – 810, у 2014 р. – 754. При

цьому коефіцієнт співвідношення впроваджених та створених інновацій на транспортних підприємствах у 2010 р. становив 0,98, а протягом 2011-2014 рр. – 1,0.

Таблиця 2.11 – Динаміка кількості транспортних підприємств, створили та використовували передові технології за 2010-2014 рр.

| | 2010 р. | 2011 р. | 2012 р. | 2013 р. | 2014 р. |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|
| Транспортні підприємства, що створили та використали передові технології | 132 | 203 | 241 | 229 | 203 |
| Транспортні підприємства, які створили передові технології | 4 | 2 | 1 | 3 | 1 |
| Транспортні підприємства, які використовували передові технології | 130 | 202 | 240 | 228 | 203 |

Складено за даними [148, 149, 150, 151, 152, 153].

Отримані дані вказують на необхідність покращення інвестиційного забезпечення інноваційної діяльності та спонукають до пошуку шляхів і методів ефективної реалізації інвестиційно-інноваційної політики на підприємствах транспортної галузі.

Засади формування системи пріоритетних напрямків інноваційної діяльності та процесу їх реалізації на сьогоднішній момент в Україні визначає Закон України «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні», опорою йому є законодавство щодо пріоритетних напрямів розвитку науки і техніки та про державні цільові програми. Законом було встановлено основні стратегічні пріоритетні напрями інноваційної діяльності на 2012-2021 рр., зокрема у транспортній сфері головним у найближчі 10 років є освоєння нових технологій високотехнологічного розвитку транспортної системи, авіа- і суднобудування [75].

Одним з напрямків «Транспортної стратегії України до 2020 року» визначено посилення інноваційної складової в проектах розвитку транспортно-дорожнього комплексу, реалізація даної програми дозволить: модернізувати транспортну систему, сприятиме підвищенню ефективності її

функціонування; збільшенню пропускної спроможності транспортної мережі; підвищити рівень безпеки на транспорті; пришвидшити темпи інтеграції вітчизняної транспортної системи до європейської та світової транспортних систем, максимально використати транзитний потенціал держави [208].

Розробка та впровадження інновацій у транспортному комплексі сьогодні здійснюється в межах виконання заходів щодо розвитку та реформування транспортних підгалузей: дорожнього господарства, залізничного транспорту, водного та авіаційного видів транспорту, а також шляхом застосування принципово нових технологій у перевізному процесі, що має призвести до прогресивних міжгалузевих структурних зрушень, ефективних перетворень і модернізації транспортної галузі України [41]. Попри те, що двадцять років в Україні проходять безперервні економічні реформи, а з 2002 р. законодавче поле для розвитку інновацій, інноваційного прориву не сталося, інноваційна сфера не виконує належним чином роль джерела економічного зростання. Ключові проблеми полягають в тому, що темпи розвитку вітчизняної інноваційної сфери не відповідають попиту на передові технології з боку економіки [191]. Це стосується як економіки країни в цілому, так і окремо транспортної галузі. Індикаторами успіху реформи науково-технічної та інноваційної сфери в ній слід вважати повноцінне використання потенціалу вітчизняної науки, збільшення частки інноваційно-активних підприємств в найближчі роки хоча б до 25% [41]. Саме тому, при формуванні організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку підприємств сфери послуг необхідно враховувати наслідки оновлення транспортних підприємств та специфіку їх функціонування.

2.3. Дослідження факторів чутливості інноваційного розвитку підприємств сфери послуг

На даний час підприємства сфери послуг мають виключне значення не

тільки в економіці окремої країни, а й в світовому господарстві в цілому. За останні десятиліття підприємства сфери послуг підвищують свою частку в структурі ВВП. Кількість зайнятих на підприємствах сфери послуг так само характеризується позитивною динамікою, розширюється також міжнародна торгівля послугами. Всі перераховані вище аспекти свідчать, що сучасна економіка все більше стає сервісною економікою або насиченою саме послугами. При цьому, значимим фактором, що впливає на розвиток економіки в сучасних ринкових умовах, є інноваційна активність. У сучасному світі інновації є незамінним елементом функціонування та інтенсифікації розвитку економіки, без інноваційної складової неможливо домогтися ефективного розвитку виробничої та невиробничої сфер господарства.

На підприємствах сфери послуг розробка та впровадження інноваційних технологій, нових методів організації та управління підприємствами стали ключовими факторами ринкової конкуренції, потужним засобом підвищення ефективності діяльності та поліпшення якості товарів. Таким чином роль сфери послуг у сучасній економіці обумовлена тим, що в цьому секторі формуються основоположні фактори економічного зростання, а саме: нове наукове знання, інтелектуальний капітал, інформаційні технології, послуги фінансового сектора, консалтинг тощо. З цього випливає, що актуальними стають масштабні науково-технічні, якісні та структурні зміни в галузях сфери послуг, що мають найважливіше значення для подальшого розвитку економіки та підвищення якості життя населення. Однак і до нині існує виключна важлива проблема – проблема впливу факторів на прийняття рішень щодо реалізації рішень інноваційного характеру.

Для усвідомлення та виявлення чинників, що впливають на інноваційний розвиток транспортних підприємств розглянемо діяльність окремих транспортних підприємств Дніпропетровської області.

ТОВ «Євротранс-нафта» – це підприємство, що було створене у 1997 р., предметом діяльності якого є перевезення наливних вантажів власним

рухомим складом, мультимодальні перевезення наливних вантажів, оренда рухомого складу, організація перевезень та експедирування всіх видів вантажів залізницею, поставка рухомого складу залізничного транспорту, постачання запасних частин і комплектуючих для ремонту рухомого складу залізничного транспорту.

Розглянемо показники фінансово-господарської діяльності підприємства. В першу чергу, необхідно оцінити основні показники діяльності підприємства (рисунок 2.21).

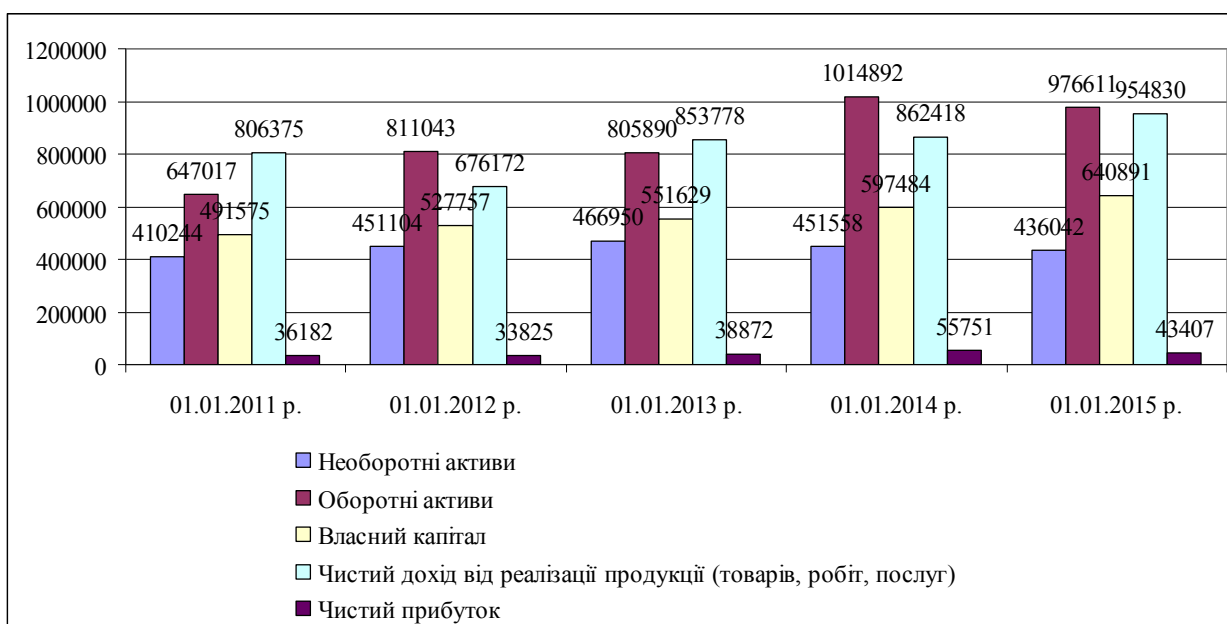


Рисунок 2.21 – Динаміка основних показників фінансово-господарської діяльності ТОВ «Євротранс-нафта» за 2010-2014 рр.

Розглянемо показники стану та використання основних засобів підприємства (таблиця 2.12), при цьому необхідно відзначити, що підприємство використовує лише власні основні засоби, орендовані основні засоби на даному підприємстві відсутні. Більше того, усі основні засоби мають лише виробниче призначення, а у їх складі переважають транспортні засоби, машини та обладнання, які за підсумками 2014 р. склали майже 70%, що є наслідком предмету діяльності ТОВ «Євротранс-нафта».

Таблиця 2.12 – Динаміка показників діяльності ТОВ «Євротранс-нафта»

| Показники | 01.01.2011 р. | 01.01.2012 р. | 01.01.2013 р. | 01.01.2014 р. | 01.01.2015 р. |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Показники стану та ефективності використання основних засобів | | | | | |
| Коефіцієнт зносу основних засобів | 0,26 | 0,27 | 0,25 | 0,26 | 0,30 |
| Коефіцієнт придатності основних засобів | 0,74 | 0,73 | 0,75 | 0,74 | 0,70 |
| Фондоозброєність, тис. грн. / ос. | 392,11 | 397,59 | 439,54 | 464,19 | 478,12 |
| Фондовіддача, грн. / грн. | 2,59 | 2,97 | 2,57 | 2,27 | 2,60 |
| Фондомісткість, грн. / грн. | 0,39 | 0,34 | 0,39 | 0,44 | 0,39 |
| Показники ефективності використання оборотних коштів | | | | | |
| Коефіцієнт оборотності оборотних коштів | 1,25 | 1,19 | 1,26 | 0,85 | 0,98 |
| Коефіцієнт завантаження оборотних коштів | 0,80 | 0,84 | 0,79 | 1,18 | 1,02 |
| Тривалість одного обороту оборотних коштів в днях | 287,89 | 303,28 | 285,48 | 423,65 | 368,21 |
| Показники ділової активності | | | | | |
| Коефіцієнт оборотності активів | 0,77 | 0,76 | 0,80 | 0,59 | 0,68 |
| Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості | 3,18 | 3,68 | 4,94 | 2,92 | 4,09 |
| Тривалість обороту дебіторської заборгованості | 113,09 | 97,73 | 72,82 | 123,47 | 88,10 |
| Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості | 2,07 | 22,49 | 3,11 | 1,24 | 1,75 |
| Тривалість обороту кредиторської заборгованості | 174,14 | 16,01 | 115,71 | 291,24 | 205,76 |
| Коефіцієнт оборотності запасів | 2,11 | 1,79 | 1,75 | 1,22 | 1,31 |
| Тривалість обороту запасів | 171,01 | 200,88 | 205,81 | 294,23 | 275,01 |
| Показники ефективності діяльності | | | | | |
| Рентабельність продаж | 0,04 | 0,04 | 0,04 | 0,06 | 0,05 |
| Рентабельність активів | 0,03 | 0,03 | 0,03 | 0,04 | 0,03 |
| Рентабельність власного капіталу | 0,07 | 0,06 | 0,07 | 0,09 | 0,07 |
| Рентабельність продукції | 0,08 | 0,06 | 0,07 | 0,10 | 0,07 |

Отже, розраховані показники стану та використання основних засобів ТОВ «Євротранс-нафта» за 2010-2014 рр. свідчать про задовільний стан та ефективність їх використання: ступінь придатності основних засобів складає 70%, рівень фондоозброєності щороку зростає, збільшується фондовіддача.

Розраховані показники ефективності використання оборотних коштів свідчать про погіршення використання оборотних коштів ТОВ «Євротранс-нафта», оскільки коефіцієнт їх оборотності зменшується, а тривалість одного їх обороту зросла з 287,89 днів за підсумками 2010 р. до 368,21 дня за

підсумками 2014 р.

Безумовно, наведені розрахунки потребують оцінки ділової активності підприємства ТОВ «Євротранс-нафта». В цілому, показники ділової активності на ТОВ «Євротранс-нафта» є доволі на високому рівні. Але підприємству варто звернути увагу зростання тривалості запасів, оскільки це відволікає кошти з обігу і може спонукати до їх надмірного накопичення з відповідними проблемами згодом.

Безумовно для усвідомлення тенденцій розвитку підприємства варто у підрозділі «оцінити узагальнюючі показники ефективності діяльності підприємства: рентабельність продаж, рентабельність активів, рентабельність власного капіталу та рентабельність продукції. Зазначені показники ефективності мають позитивну динаміку, а тому варто зробити висновок про ефективну діяльність ТОВ «Євротранс-нафта».

ТОВ «Транспортно-експедиторська компанія «ТрансКом» – це підприємство, що була створене у 2002 р., предметом діяльності якого є доставка вантажів, експедирування вантажів в т.ч. спеціальних (негабаритних і важких) залізничним транспортом; переробка вантажів в морських і річкових портах України; фрахтування, агентування морських і річкових суден.

Динаміка основних фінансово-господарських показників діяльності ТОВ «Транспортно-експедиторська компанія «ТрансКом» наведена на рисунок 2.22. Динаміка показників стану та ефективності використання основних засобів характеризує значне зростання ступеню зносу основних засобів за 2010-2014 рр. з 46% до 74%, водночас і про зростання вартості основних засобів, що припадає на одного працівника з 56,94 тис. грн. / ос. до 68,37 тис. грн. / ос., зростання фондівіддачі з 5,11 грн. / грн. до 5,27 грн. / грн. (таблиця 2.13).



Рисунок 2.22 – Динаміка основних показників фінансово-господарської діяльності ТОВ «Транспортно-експедиторська компанія «ТрансКом» за 2010-2014 рр.

Таблиця 2.13 – Динаміка показників діяльності ТОВ «Транспортно-експедиторська компанія «ТрансКом»

| Показники | 01.01.2011 р. | 01.01.2012 р. | 01.01.2013 р. | 01.01.2014 р. | 01.01.2015 р. |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| Показники стану та ефективності використання основних засобів | | | | | |
| Коефіцієнт зносу основних засобів | 0,46 | 0,45 | 0,62 | 0,67 | 0,74 |
| Коефіцієнт придатності основних засобів | 0,54 | 0,55 | 0,38 | 0,33 | 0,26 |
| Фондоозброєність, тис. грн. / ос. | 56,94 | 66,73 | 95,93 | 78,24 | 68,37 |
| Фондовіддача, грн. / грн. | 5,11 | 4,30 | 4,31 | 3,94 | 5,27 |
| Фондомісткість, грн. / грн. | 0,20 | 0,23 | 0,23 | 0,25 | 0,19 |
| Показники ефективності використання оборотних коштів | | | | | |
| Коефіцієнт оборотності оборотних коштів | 4,99 | 4,20 | 3,58 | 5,10 | 4,88 |
| Коефіцієнт завантаження оборотних коштів | 0,20 | 0,24 | 0,28 | 0,20 | 0,20 |
| Тривалість одного обороту оборотних коштів в днях | 72,17 | 85,77 | 100,59 | 70,54 | 73,71 |
| Показники ділової активності | | | | | |
| Коефіцієнт оборотності активів | 2,40 | 1,77 | 1,95 | 2,22 | 2,53 |

Продовження таблиці 2.13

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|-------|--------|-------|-------|-------|
| Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості | 9,81 | 8,53 | 7,86 | 6,84 | 5,78 |
| Тривалість обороту дебіторської заборгованості | 36,70 | 42,20 | 45,78 | 52,60 | 62,26 |
| Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості | 7,17 | 3,56 | 7,79 | 17,54 | 10,95 |
| Тривалість обороту кредиторської заборгованості | 50,21 | 101,21 | 46,22 | 20,52 | 32,88 |
| Коефіцієнт оборотності запасів | 12,40 | 9,12 | 17,01 | 11,14 | 16,02 |
| Тривалість обороту запасів | 29,04 | 39,48 | 21,17 | 32,32 | 22,47 |
| Показники ефективності діяльності | | | | | |
| Рентабельність продаж | -0,09 | 0,09 | -0,02 | -0,01 | -0,01 |
| Рентабельність активів | -0,22 | 0,17 | -0,04 | -0,01 | -0,03 |
| Рентабельність власного капіталу | -0,74 | 0,43 | -0,11 | -0,03 | -0,06 |
| Рентабельність продукції | -0,11 | 0,12 | -0,02 | -0,01 | -0,02 |

Показники ефективності використання оборотних коштів засвідчують про їх незначне погіршення: коефіцієнт оборотності оборотних коштів зменшився з 4,99 до 4,88, провокуючи зростання тривалості одного обороту їх в днях з 72,17 днів до 73,71 днів.

Відповідним чином змінилися і показники ділової активності ТОВ «Транспортно-експедиторська компанія «ТрансКом»: коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості погіршився, при цьому тривалість її обороту зросла з 36,70 днів до 62,26 днів, позитивно змінився коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості та коефіцієнт оборотності запасів підприємства.

Щодо показників ефективності ТОВ «Транспортно-експедиторська компанія «ТрансКом» необхідно відзначити, що результати господарської мають від'ємне значення, тобто збиток, а тому впродовж 2010-2014 рр., крім 2011 р., є збитковими.

ТОВ «Виробничо-комерційна фірма «Телтрон» – це підприємство, що має необхідну технічну базу та використовує передові технології управління, є підприємством у галузі автомобільного транспорту, у т. ч. з перевезення пасажирів. Підприємством має автоколону, потужні авторемонтні майстерні.

Воно сертифіковане, як перевізник пасажирів і відповідає всім вимогам з безпеки та якості послуг. Загальна чисельність власного рухомого складу складає 234 одиниці з них: 117 одиниць власного та 117 одиниць залученого транспорту.

Розглядаючи динаміку основних показників фінансово-господарської діяльності слід відзначити, що на досліджуємому підприємстві вартість необоротних активів за 2010-2014 рр. зросла на 181,49%, а вартість оборотних активів – на 301,56%, а чистий дохід від реалізації послуг на 136,03%, але підсумки господарської діяльності даного підприємства є збитковими, при чому збиток у 2014 р. збільшився у 2,72 рази у порівнянні з 2010 р. (рисунок 2.23).

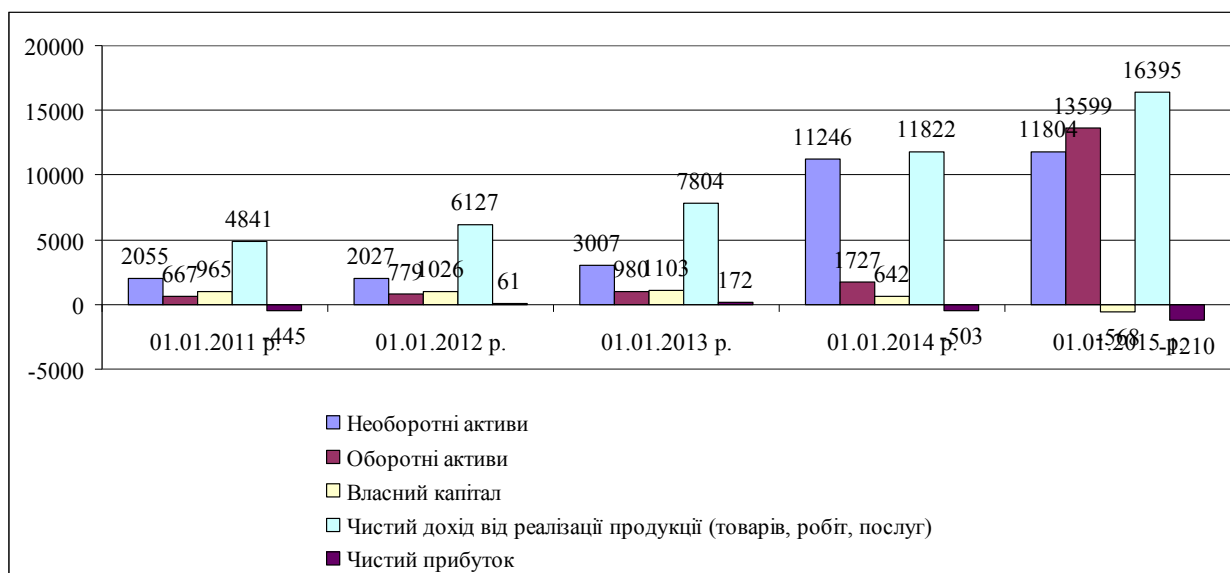


Рисунок 2.23 – Динаміка основних показників фінансово-господарської діяльності ТОВ «Виробничо-комерційна фірма «Телтрон» за 2010-2014 рр.

Коефіцієнт зносу основних засобів підприємства зменшився з 79% до 49%, що пояснюється оновленням парку автомобільного транспорту на підприємстві у 2013 р. Одночасно з цим має місце зростання показника фондоозброєності з 16,69 тис. грн. / ос. до 34,97 тис. грн. / ос., але через зростання вартості основних засобів відбулось зменшення фондівіддачі на ТОВ «Виробничо-комерційна фірма «Телтрон» (таблиця 2.14).

Таблиця 2.14 – Динаміка показників діяльності ТОВ «Виробничо-комерційна фірма «Телтрон»

| Показники | 01.01.2011 р. | 01.01.2012 р. | 01.01.2013 р. | 01.01.2014 р. | 01.01.2015 р. |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Показники стану та ефективності використання основних засобів | | | | | |
| Коефіцієнт зносу основних засобів | 0,79 | 0,87 | 0,81 | 0,45 | 0,49 |
| Коефіцієнт придатності основних засобів | 0,21 | 0,13 | 0,19 | 0,55 | 0,51 |
| Фондоозброєність, тис. грн. / ос. | 16,69 | 9,11 | 12,43 | 52,69 | 34,97 |
| Фондовіддача, грн. / грн. | 2,87 | 6,28 | 5,28 | 1,21 | 1,58 |
| Фондомісткість, грн. / грн. | 0,35 | 0,16 | 0,19 | 0,82 | 0,63 |
| Показники ефективності використання оборотних коштів | | | | | |
| Коефіцієнт оборотності оборотних коштів | 7,26 | 7,87 | 7,96 | 6,85 | 1,21 |
| Коефіцієнт завантаження оборотних коштів | 0,14 | 0,13 | 0,13 | 0,15 | 0,83 |
| Тривалість одного обороту оборотних коштів в днях | 49,60 | 45,77 | 45,21 | 52,59 | 298,61 |
| Показники ділової активності | | | | | |
| Коефіцієнт оборотності активів | 1,78 | 2,18 | 1,96 | 0,91 | 0,65 |
| Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості | 11,18 | 12,48 | 13,18 | 15,02 | 16,92 |
| Тривалість обороту дебіторської заборгованості | 32,20 | 28,85 | 27,31 | 23,97 | 21,28 |
| Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості | 15,70 | 14,39 | 12,01 | 10,74 | 7,10 |
| Тривалість обороту кредиторської заборгованості | 22,93 | 25,02 | 29,97 | 33,52 | 50,73 |
| Коефіцієнт оборотності запасів | 55,01 | 73,82 | 104,05 | 105,55 | 163,95 |
| Тривалість обороту запасів | 6,54 | 4,88 | 3,46 | 3,41 | 2,20 |
| Показники ефективності діяльності | | | | | |
| Рентабельність продаж | -0,09 | 0,01 | 0,02 | -0,04 | -0,07 |
| Рентабельність активів | -0,16 | 0,02 | 0,04 | -0,04 | -0,05 |
| Рентабельність власного капіталу | -0,46 | 0,06 | 0,16 | -0,78 | – |
| Рентабельність продукції | -0,10 | 0,01 | 0,03 | -0,06 | -0,09 |

Щодо ефективності використання оборотних коштів, необхідно відзначити про їх суттєве погіршення, так тривалість одного їх обороту зросла у 6 раз.

Також необхідно відзначити про погіршення показників ефективності діяльності підприємства через суттєве зростання збитку з 445 тис. грн. у 2010 р. до 1210 тис. грн. у 2014 р.

ТОВ «Юста» – це підприємство, що була створене у 1993 р., предметом діяльності якого є здійснення міжнародних вантажних перевезень на Естонію, Литву, Білорусь, Фінляндію, Болгарію, Молдову та Туреччину, а також транзит з Болгарії та Румунії.

Підприємство має власні транспортні засоби, ремонту бригаду, та логістичну службу.

В цілому, діяльність підприємства характеризується зростанням як необоротних активів (118,15%), оборотних активів (134,56%), власного капіталу (110,86%), так і чистого доходу від реалізації послуг (134,59%), але чистий збиток збільшився на 140% (рисунок 2.24).



Рисунок 2.24 – Динаміка основних показників фінансово-господарської діяльності ТОВ «Юста» за 2010-2014 рр.

Показники стану та ефективності використання основних засобів ТОВ «Юста» свідчить про достатню ступінь їх якості, оскільки рівень зносу за 2014 р. становить 24%, а показник фондівдачі зростає з 2010 р. по 2014 р. з 0,67 грн. / грн. до 0,90 грн. / грн. (таблиця 2.15).

Показники оборотності оборотних коштів мають позитивну динаміку, що свідчить про їх ефективне використання, при чому тривалість одного їх обороту зменшилась з 67,66 днів до 29,78 днів.

Таблиця 2.15 – Динаміка показників діяльності ТОВ «Юста»

| Показники | 01.01.2011 р. | 01.01.2012 р. | 01.01.2013 р. | 01.01.2014 р. | 01.01.2015 р. |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Показники стану та ефективності використання основних засобів | | | | | |
| Коефіцієнт зносу основних засобів | 0,28 | 0,30 | 0,23 | 0,23 | 0,24 |
| Коефіцієнт придатності основних засобів | 0,72 | 0,70 | 0,77 | 0,77 | 0,76 |
| Фондоозброєність, тис. грн. / ос. | 42,85 | 44,80 | 75,29 | 82,70 | 88,26 |
| Фондовіддача, грн. / грн. | 0,67 | 1,30 | 0,84 | 0,78 | 0,90 |
| Фондомісткість, грн. / грн. | 1,48 | 0,77 | 1,19 | 1,28 | 1,11 |
| Показники ефективності використання оборотних коштів | | | | | |
| Коефіцієнт оборотності оборотних коштів | 5,32 | 13,46 | 4,82 | 5,55 | 12,09 |
| Коефіцієнт завантаження оборотних коштів | 0,19 | 0,07 | 0,21 | 0,18 | 0,08 |
| Тривалість одного обороту оборотних коштів в днях | 67,66 | 26,74 | 74,74 | 64,92 | 29,78 |
| Показники ділової активності | | | | | |
| Коефіцієнт оборотності активів | 0,46 | 0,93 | 0,62 | 0,60 | 0,73 |
| Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості | 7,29 | 22,08 | 5,65 | 6,28 | 15,21 |
| Тривалість обороту дебіторської заборгованості | 49,40 | 16,31 | 63,76 | 57,30 | 23,67 |
| Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості | 11,37 | 8,28 | 18,55 | 25,87 | 66,42 |
| Тривалість обороту кредиторської заборгованості | 31,66 | 43,46 | 19,41 | 13,92 | 5,42 |
| Коефіцієнт оборотності запасів | 29,85 | 65,72 | 70,78 | 97,06 | 108,09 |
| Тривалість обороту запасів | 12,06 | 5,48 | 5,09 | 3,71 | 3,33 |
| Показники ефективності діяльності | | | | | |
| Рентабельність продаж | -0,21 | -0,04 | -0,10 | -0,02 | -0,10 |
| Рентабельність активів | -0,10 | -0,04 | -0,06 | -0,01 | -0,07 |
| Рентабельність власного капіталу | -0,12 | -0,05 | -0,09 | -0,02 | -0,12 |
| Рентабельність продукції | -0,19 | -0,05 | -0,10 | -0,02 | -0,01 |

Відповідно мають позитивну динаміку показники ділової активності ТОВ «Юста», що стосується як оборотності активів в цілому (збільшився з 0,46 до 0,73), так і оборотності дебіторської заборгованості (збільшився з 7,29 до 15,21), оборотності кредиторської заборгованості (збільшився з 11,37 до 66,42), оборотності запасів (збільшився з 29,85 до 108,09).

На жаль, показники ефективності діяльності ТОВ «Юста» є від'ємними, що свідчить про збиткову діяльність підприємства впродовж усього періоду

2010-2014 рр.

ПАТ «Науково-виробниче підприємство «Орбіта» – підприємство, що розпочало свою історію з 1969 р. Основні види послуг – пасажирські перевезення, що складають більше 90% виконаних послуг. В 2011 р. підприємство змінило назву на «Науково-виробниче підприємство «Орбіта» (рисунок 2.25).

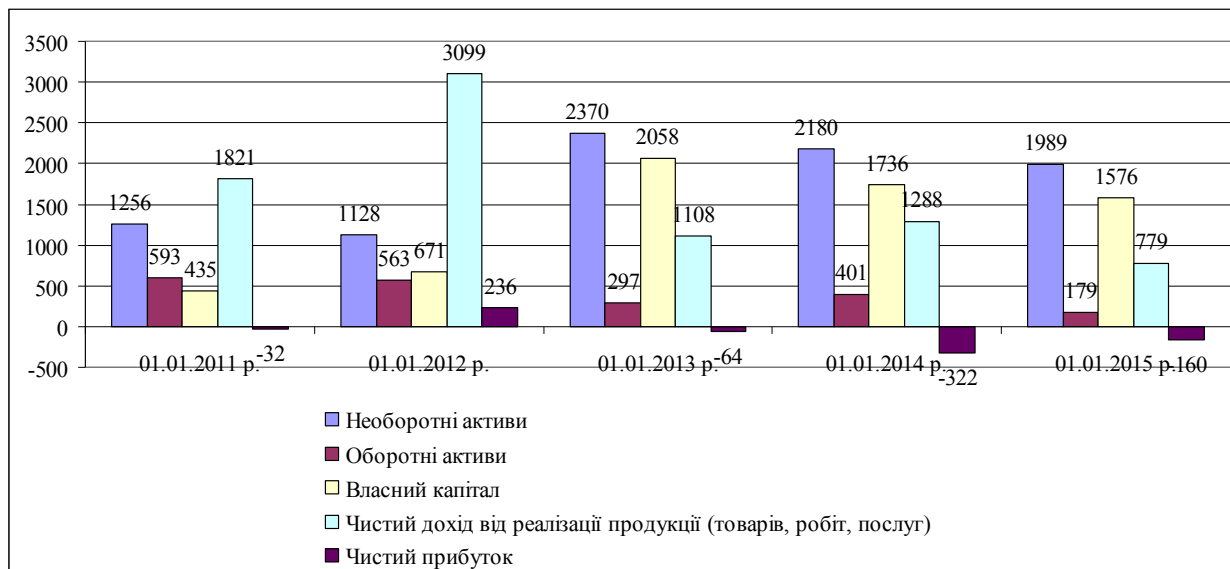


Рисунок 2.25 – Динаміка основних показників фінансово-господарської діяльності ПАТ «Науково-виробниче підприємство «Орбіта» за 2010-2014 рр.

Отже, як свідчать наведені дані (рисунок 2.25, таблиця 2.16), що темпи зростання необоротних активів ПАТ «Науково-виробниче підприємство «Орбіта» (120,78%) значно перевищують темпи зростання його оборотних активів (81,84%), а власний капітал за період 2010-2014 рр. збільшився на 159,02%. А от значення чистого доходу від реалізації послуг зменшився у 2,34 рази – з 1821 тис. грн. до 779 тис. грн.

Також позитивної характеристики заслуговує динаміка показників стану та ефективності використання основних засобів, в першу чергу, необхідно відзначити суттєве оновлення основних засобів у 2012 р., внаслідок чого ступінь їх зносу не перевищує 25% за підсумками 2014 р., що також спонукало до зростання фондоозброєності з 69,13 тис. грн. / ос. до 124,31 тис.

грн. / ос.

Таблиця 2.16 – Динаміка показників діяльності ПАТ «Науково-виробниче підприємство «Орбіта»

| Показники | 01.01.2011 р. | 01.01.2012 р. | 01.01.2013 р. | 01.01.2014 р. | 01.01.2015 р. |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| Показники стану та ефективності використання основних засобів | | | | | |
| Коефіцієнт зносу основних засобів | 0,70 | 0,73 | 0,07 | 0,15 | 0,22 |
| Коефіцієнт придатності основних засобів | 0,30 | 0,27 | 0,93 | 0,85 | 0,78 |
| Фондоозброєність, тис. грн. / ос. | 69,13 | 60,60 | 158,00 | 136,25 | 124,31 |
| Фондовіддача, грн. / грн. | 1,76 | 3,41 | 0,47 | 0,59 | 0,39 |
| Фондомісткість, грн. / грн. | 0,57 | 0,29 | 2,14 | 1,69 | 2,55 |
| Показники ефективності використання оборотних коштів | | | | | |
| Коефіцієнт оборотності оборотних коштів | 3,07 | 5,50 | 3,73 | 3,21 | 4,35 |
| Коефіцієнт завантаження оборотних коштів | 0,33 | 0,18 | 0,27 | 0,31 | 0,23 |
| Тривалість одного обороту оборотних коштів в днях | 117,23 | 65,40 | 96,50 | 112,08 | 82,72 |
| Показники ділової активності | | | | | |
| Коефіцієнт оборотності активів | 0,98 | 1,83 | 0,42 | 0,50 | 0,36 |
| Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості | 10,47 | 14,48 | 8,86 | 4,05 | 9,62 |
| Тривалість обороту дебіторської заборгованості | 34,40 | 24,86 | 40,61 | 88,88 | 37,43 |
| Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості | 3,04 | 3,87 | 6,01 | 3,55 | 3,63 |
| Тривалість обороту кредиторської заборгованості | 118,46 | 92,99 | 59,86 | 101,30 | 99,21 |
| Коефіцієнт оборотності запасів | 6,07 | 14,22 | 13,51 | 16,10 | 9,62 |
| Тривалість обороту запасів | 59,31 | 25,32 | 26,64 | 22,36 | 37,43 |
| Показники ефективності діяльності | | | | | |
| Рентабельність продаж | -0,02 | 0,08 | -0,06 | -0,25 | -0,21 |
| Рентабельність активів | -0,02 | 0,14 | -0,02 | -0,12 | -0,07 |
| Рентабельність власного капіталу | -0,07 | 0,35 | -0,03 | -0,19 | -0,10 |
| Рентабельність продукції | -0,02 | 0,12 | -0,05 | -0,22 | -0,12 |

Крім того, показники ефективності використання оборотних коштів та показники ділової активності також позитивно характеризують діяльність та управління даним підприємством.

Так оборотність оборотних коштів підприємства значно покращилась,

оскільки тривалість одного їх обороту зменшилась на 34,51 дня – 117,23 днів до 82,72 днів. Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості та запасів також значно покращились (дебіторська заборгованість – з 10,47 днів до 9,62 днів, запаси – з 59,31 днів до 37,43 днів). Водночас показники ефективності також мають від’ємні значення.

Інноваційний розвиток транспортних підприємств здійснюється під впливом багатьох чинників, для оцінки ступеню їх впливу необхідно оцінити економічні умови, в яких функціонують транспортні підприємства.

Так за даними Державної служби статистики України транспортні підприємства очікують уповільнення темпів зменшення обсягів виконуваних робіт і послуг. А також уповільнення темпів зниження попиту на транспортні роботи та послуги, зниження рівня забезпеченості замовленнями, який у середньому становив у 1 кварталі 2014 р. – 137 днів, у 2 кварталі 2014 р. – 131 день, у 3 кварталі – 129 днів, а у 4 кварталі – 125 днів [164].

Крім того, необхідно відзначити і очікування транспортних підприємств щодо зниження рівня достатності виробничих потужностей транспортних підприємств, а також посилення впливу на роботу транспортних підприємств зниження платоспроможного попиту, наявність застарілого парку транспортних засобів та одночасне зменшення такого чинника, за результатами проведеного аналізу досліджуємих підприємств, як нестача оборотних коштів та незмінність фінансово-економічного стану транспортних підприємств.

Так підставі опитування працівників 272 транспортних підприємств нормальній їх роботі заважають високі податки (близько 40%), нестача оборотних коштів (близько 30%), конкуренція з боку вітчизняних перевізників (близько 40%), застарілий парк транспортних засобів (близько 30%) та низький платоспроможний попит (близько 40%). Результати опитування наведені у додатку Г [164].

Стосовно інвестицій транспортні підприємства очікують зменшення їх загального обсягу у найближчому майбутньому та посилення впливу високих

процентних ставок за кредитами, що обмежує інвестиції.

Як відомо, однією з необхідних умови ефективного функціонування транспортних підприємств, повноцінного здійснення їх діяльності, в тому числі й інноваційної, є достатній обсяг фінансування галузі. Як було раніше досліджено найбільша частка інвестованого капіталу спрямовується на технічне переоснащення та реконструкцію транспортних підприємств, будівель і споруд. А тому пріоритетним для транспортних підприємств є модернізація та оновлення як діяльності в цілому, так і транспортних послуг.

Для оцінки чинників чутливості інноваційного розвитку підприємств сфери послуг, було використано анкету стандартизованого інтерв'ю з питань доцільності запровадження вдосконалення процесу управління залученням інновацій на підприємствах сфери послуг. На підставі оброблених результатів слід відзначити те, що актуальні під час кризи інфляція та обмінний курс підійшли у 2014 році на перший план. Однак, ймовірним є повернення цих факторів до переліку пріоритетних для бізнесу, враховуючи високий рівень макроекономічної нестабільності у країні. Порівняно з минулим роком, фактор корупції зустрічався у відповідях опитуваних у півтора рази частіше. У той же час керівники підприємств значно менше називають такі позиції, як податкова політика й валютне регулювання, складності із отриманням фінансування, нестабільність місцевих та державної влад і політики, яку вони проводять. У 2014 р. респонденти у різних регіонах України мали труднощі через одні й ті самі проблемні фактори (95-відсоткова збіжність) – цього не можна сказати про результати минулого року (таблиця 2.17).

Проте щодо найголовнішої перепони, які перешкоджають залученню інновацій підприємств сфери послуг, думки опитуваних розділилися в Україні територіально. Наприклад, у 13 регіонах із 27 пріоритетною проблемою є, як і в цілому по Україні, податкова політика. Цей фактор викликає найбільше занепокоєння у керівників різних регіонів країни – на Сході (Дніпропетровська, Донецька, Запорізька й Луганська області) і на

Заході (Закарпатська, Івано-Франківська, Львівська та Рівненська області).

Таблиця 2.17 – Найбільш проблемні фактори, які перешкоджають залученню інновацій підприємств сфери послуг в Україні за 2014 р, %

| Показник | По Україні в цілому | Будівництво | Електроенергія, газ, водопостачання | Видобувна промисловість | Готелі та ресторани | Переробна промисловість | Інші послуги | Оптова та роздрібна торгівля | Транспорт і зв'язок | Банки | Інвестиційні підприємства | Страхові підприємства |
|-----------------------------------|---------------------|-------------|-------------------------------------|-------------------------|---------------------|-------------------------|--------------|------------------------------|---------------------|-------|---------------------------|-----------------------|
| Інфляція | 61 | 65 | 57 | 66 | 72 | 61 | 62 | 62 | 61 | 64 | 80 | 73 |
| Корупція | 57 | 66 | 54 | 55 | 56 | 57 | 57 | 58 | 62 | 72 | 80 | 61 |
| Нестабільність державної політики | 46 | 48 | 37 | 37 | 33 | 45 | 48 | 49 | 48 | 49 | 40 | 51 |
| Податкові ставки | 33 | 29 | 36 | 22 | 39 | 32 | 34 | 33 | 33 | 43 | 10 | 35 |
| Податкова політика | 32 | 36 | 28 | 30 | 50 | 32 | 34 | 39 | 24 | 29 | 30 | 24 |
| Неефективність держапарату | 29 | 22 | 27 | 39 | 39 | 29 | 27 | 32 | 31 | 37 | 50 | 33 |
| Нестабільність державної влади | 29 | 30 | 33 | 24 | 33 | 29 | 30 | 29 | 29 | 22 | 20 | 25 |
| Доступ до фінансування | 24 | 28 | 30 | 32 | 22 | 24 | 28 | 24 | 21 | 21 | 40 | 29 |
| Дозвільна система та ліцензування | 24 | 28 | 30 | 20 | 11 | 23 | 22 | 20 | 27 | 24 | 30 | 12 |
| Кваліфікація робочої сили | 22 | 18 | 21 | 18 | 11 | 29 | 20 | 18 | 17 | 15 | 10 | 24 |
| Митна політика | 17 | 4 | 3 | 10 | 17 | 26 | 11 | 20 | 17 | 19 | 30 | 24 |
| Нерозвинена інфраструктура | 16 | 11 | 18 | 13 | 22 | 16 | 17 | 11 | 18 | 24 | 10 | 24 |
| Злочинність і крадіжки | 11 | 10 | 13 | 9 | 17 | 9 | 14 | 12 | 11 | 11 | 10 | 8 |
| Погане здоров'я населення | 10 | 9 | 13 | 4 | 22 | 10 | 13 | 13 | 9 | 9 | 0 | 12 |
| Доступ до земельних ресурсів | 10 | 3 | 15 | 9 | 11 | 10 | 10 | 9 | 10 | 12 | 10 | 10 |
| Обмежувальне законодавство | 10 | 11 | 5 | 22 | 17 | 8 | 10 | 9 | 8 | 8 | 10 | 8 |
| Нерозвинена трудова етика | 8 | 6 | 5 | 13 | 6 | 7 | 9 | 7 | 10 | 9 | 10 | 10 |
| Валютне регулювання | 5 | 3 | 6 | 4 | 0 | 6 | 3 | 6 | 5 | 5 | 30 | 8 |

Другий за пріоритетністю у країні проблемний фактор – корупція, є головною перешкодою для бізнесу в південних регіонах (АР Крим, Херсонська, Одеська області) й містах-регіонах (Київ, Севастополь).

Нестабільність державної політики була названа пріоритетною усього в

трьох областях, однак зазначений фактор утримує міцну третю позицію у середньому в Україні. Крім трійки лідерів, у деяких регіонах достатньо велику частку у відповідях бізнесменів має фактор ставки податків, котрий дорівнює у середньому в Україні всього 17,1%, однак найбільше його визначили у тих регіонах, де головною проблемою була названа податкова політика [10].

Також вплив на залучення інновацій підприємств сфери послуг має конфігурація регіональних особливостей. Для визначення факторів, що заважають українським підприємствам сфери послуг залучати інновації слід звернутись до індексу конкурентоспроможності регіонів України. Слід відмітити, успіхи й поразки окремого регіону можуть бути не настільки помітними у національному індексі або ж взагалі бути неактуальними для країни. При цьому, індекс все одно розраховується за методологією ВЕФ, що дає змогу зберегти послідовність під час аналізу тенденцій та порівняти оцінки конкурентоспроможності регіонів і країн. Абсолютне значення індексу конкурентоспроможності є важливішим для оцінювання ситуації у регіоні, ніж його відносний рейтинг. Стосовно низки складових і показників оцінки регіонів майже збігаються, а відмінності становлять соті бала. Отже, у таких випадках порядкова позиція регіону є достатньо умовною. Крім того, з метою максимального врахування оцінки регіональної ситуації, запитання для керівників бізнесу були дещо змінені: словосполучення «у вашій країні» було трансформоване у словосполучення «у вашому регіоні». База даних, за якою обирали респондентів, була сформована на основі бази даних Державної служби статистики України. Наприклад, базу для опитування великих підприємств було складено із списку підприємств, які мають найвищі за прибутками позиції в області, та випадкової вибірки, що складається із сукупності підприємств із кількістю співробітників [16].

Сучасний стан інноваційних процесів в Україні показує, що низька інноваційна активність підприємств сфери послуг обумовлює незначну частку інноваційної продукції в загальному обсязі реалізованої продукції

підприємств сфери послуг. До того ж як вже зазначалося головним джерелом фінансування інновацій в Україні протягом останніх років залишаються власні кошти підприємств, на частку яких приходить 70,3% загального обсягу витрат на інновації, а основним напрямом інноваційної діяльності виробників є нові прогресивні технологічні процеси. Державна ж участь у фінансуванні інноваційної діяльності, включаючи місцеві бюджети, склала у 2013 р. 3,1%. Такий стан фінансування відображається на результативності інноваційної діяльності підприємств сфери послуг. Система державної фінансової підтримки інноваційної діяльності в Україні не відповідає сучасним вимогам і відрізняється значною кількістю пріоритетів.

Таким чином, для оцінки факторів чутливості інноваційного розвитку підприємств сфери послуг в Україні на основі систематизації кардинальних аспектів нами було застосовано кореляційний аналіз. Крос-кореляцією є кореляційний зв'язок між рівнями двох динамічних рядів. Оцінка тісноти зв'язку в задачах дослідження крос-кореляції відбувається за допомогою використання стандартного коефіцієнта кореляції Пірсона:

$$r_{xy} = \frac{\sum_{i=1}^n [(x_i - \bar{x}) \cdot (y_i - \bar{y})]}{(n-1) \cdot \sigma_x \cdot \sigma_y}, \quad (2.1)$$

де x_i і y_i – порівнювані кількісні ознаки;

n – число порівнюваних спостережень;

σ_x і σ_y – стандартні відхилення у порівнюваних рядах.

На підставі розрахованих коефіцієнтів крос-кореляції визначається значення найбільш істотного взаємозв'язку між динамічними рядами. Для нашого дослідження ми побудували матрицю крос-кореляції для визначених категорій підприємств сфери послуг в Україні. В даній матриці розраховані коефіцієнти крос-кореляції відображають наявність кореляції змінних між собою. У випадку, коли значення коефіцієнтів максимально наближаються до

1, існує сильніший зв'язок між змінними. Це свідчить про статистично значущу тісноту зв'язку між двома динамічними рядами, що дає можливість прогнозування значень одного динамічного ряду за відповідними рівнями іншого, крім того, немає необхідності в зміщенні рядів відносно один одного. Значення 0,5 вважаються нормальними для аналізу, але значення менше 0,5 не аналізуємо, оскільки це свідчить про недостатній рівень зв'язку між величинами.

Відобразивши розрахунки за допомогою програмного забезпечення Matlab 7.4 отримали різнокольорову матрицю, де проаналізовано інформацію за 2009-2014 рр. за наступними критеріями: інфляція; корупція; податкові ставки; податкова політика; дозвільна система та ліцензування; кваліфікація робочої сили; валютне регулювання; фінансування інновацій за рахунок коштів держбюджету; фінансування інновацій за рахунок коштів місцевих бюджетів; фінансування інновацій за рахунок коштів підприємств та організацій; фінансування інновацій за рахунок коштів іноземних інвесторів; фінансування інновацій за рахунок коштів населення; фінансування інновацій за рахунок кредитів банків; впроваджено нових прогресивних технологічних процесів; освоєно виробництво нових видів продукції, найменувань; інвестиції в основний капітал. Також слід зазначити, що об'єктами аналізу стали такі підгрупи підприємств сфери послуг як: готелі та ресторани; торгівля; транспорт і зв'язок; фінансові послуги. Факторами, що аналізувались на предмет чутливості до зовнішніх змін стали: динаміка впровадження нових прогресивних технологічних процесів; динаміка нових видів продукції, динаміка інвестицій в основний капітал. Таким чином, матриця крос-кореляції факторів чутливості інноваційного розвитку підприємств сфери послуг в Україні за 2009-2014 рр. дозволила оцінити вплив факторів чутливості на інноваційний розвиток підприємств послуг транспорту та зв'язку в Україні 2009-2014 рр. (таблиця 2.18).

Таблиця 2.18 – Матриця крос-кореляції впливу факторів чутливості на інноваційний розвиток підприємств послуг транспорту та зв'язку в Україні за 2009-2014 рр.

| Показник | Впроваджено нових прогресивних технологічних процесів | Освоєно виробництво нових видів продукції, найменувань | Інвестиції в основний капітал | Питоми витрати на придбання ліцензій, патентів, ноу-хау |
|---|---|--|-------------------------------|---|
| Інфляція | 0,32 | 0,27 | 0,35 | 0,10 |
| Корупція | 0,11 | 0,3 | 0,04 | -0,45 |
| Податкова політика | 0,30 | -0,59 | 0,14 | -0,32 |
| Дозвільна система та ліцензування | -0,22 | 0,13 | -0,14 | 0,28 |
| Кваліфікація робочої сили | 0,85 | 0,75 | 0,73 | 0,43 |
| Валютне регулювання | 0,12 | 0,12 | -0,48 | 0,43 |
| Фінансування інновацій за рахунок коштів держбюджету | 0,48 | 0,13 | 0,44 | 0,28 |
| Фінансування інновацій за рахунок коштів місцевих бюджетів | 0,45 | 0,25 | 0,73 | 0,43 |
| Фінансування інновацій за рахунок коштів підприємств та організацій | 0,43 | -0,75 | -0,78 | -0,46 |
| Фінансування інновацій за рахунок коштів іноземних інвесторів | 0,34 | 0,12 | 0,94 | 0,10 |
| Фінансування інновацій за рахунок коштів населення | 0,21 | 0,60 | 0,46 | 0,15 |
| Фінансування інновацій за рахунок кредитів банків | 0,95 | -0,89 | 0,85 | 0,12 |

Аналізуючи авторську матрицю крос-кореляції впливу факторів чутливості на інноваційний розвиток підприємств послуг транспорту і зв'язку в Україні за 2009-2014 рр., слід відзначити, що найвищим рівнем кореляційного зв'язку є фінансування інновацій за рахунок коштів іноземних інвесторів, фінансування банків.

Наступним етапом аналізу стало визначення впливу факторів чутливості на інноваційний розвиток підприємств фінансових послуг в Україні 2009-2014 рр. (таблиця 2.19).

Таблиця 2.19 – Матриця крос-кореляції впливу факторів чутливості на інноваційний розвиток підприємств фінансових послуг в Україні за 2009-2014 рр.

| Показник | Впроваджено нових прогресивних технологічних процесів | Освоєно виробництво нових видів продукції, найменувань | Інвестиції в основний капітал | Питоми витрати на придбання ліцензій, патентів, ноу-хау |
|---|---|--|-------------------------------|---|
| Інфляція | 0,92 | 0,97 | 0,88 | 0,32 |
| Корупція | 0,71 | 0,81 | 0,81 | -0,73 |
| Податкова політика | 0,30 | -0,59 | 0,14 | -0,32 |
| Дозвільна система та ліцензування | -0,82 | 0,83 | -0,94 | 0,93 |
| Кваліфікація робочої сили | 0,12 | 0,32 | 0,14 | 0,11 |
| Валютне регулювання; | 0,1 | 0,2 | -0,2 | 0,13 |
| Фінансування інновацій за рахунок коштів держбюджету | 0,21 | 0,11 | 0,43 | 0,13 |
| Фінансування інновацій за рахунок коштів місцевих бюджетів | 0,43 | 0,15 | 0,32 | 0,23 |
| Фінансування інновацій за рахунок коштів підприємств та організацій | 0,83 | 0,75 | 0,98 | 0,89 |
| Фінансування інновацій за рахунок коштів іноземних інвесторів | 0,54 | 0,12 | 0,94 | 0,10 |
| Фінансування інновацій за рахунок коштів населення | 0,99 | 0,87 | 0,86 | 0,75 |
| Фінансування інновацій за рахунок кредитів банків | 0,95 | 0,89 | 0,85 | 0,12 |

Отже, в ході оцінки факторів чутливості інноваційного розвитку підприємств сфери послуг в Україні виявлено, що сьогодні в цій сфері існує низка проблем, таких як: відсутність обґрунтованої та дієвої інноваційної політики держави, не визначено пріоритети напрями інноваційного розвитку; відсутність системного управління інноваційним процесом з боку держави; нормативно-правова база регулювання інноваційної діяльності є фрагментарною, не цілісною, суперечливою і тому недосконалою.

Також слід виділити, що в процесі авторської оцінки визначено таку важливу тенденцію як те, що кожен вид підприємств сфери послуг має свої

фактори чутливості, що дуже відрізняються один від одного, а у деяких випадках навіть суперечать один одному. Так наприклад, аналізуючи матрицю крос-кореляції впливу факторів чутливості на інноваційний розвиток підприємств послуг транспорту та зв'язку в Україні за 2009-2014 рр., слід відзначити що найвищий рівень кореляційного зв'язку властивий для чинників: фінансування інновацій за рахунок коштів іноземних інвесторів, фінансування банків, але не мають такого значного впливу такі фактори чутливості, як інфляції та інші чинники. Аналіз матриці крос-кореляції впливу факторів чутливості на інноваційний розвиток підприємств готельних та ресторанних послуг в Україні за 2009-2014 рр. дозволив відзначити, що найвищий рівень кореляційного зв'язку властивий для фінансування інновацій за рахунок коштів іноземних інвесторів. На основі вище зазначеного можна обґрунтовано стверджувати, що вироблення єдиної системи заходів для підприємств сфери послуг не можливо за визначенням. Тому, нашу думку, найбільш перспективним сектором сфери послуг є саме підприємства транспортних послуг, оскільки вони вимагають, на противагу іншим, значних капітальних витрат.

Для аналізу та оцінки впливу факторів чутливості на інноваційний розвиток, нами було проведене об'єктивне оцінювання результатів комерційної діяльності та комплексне виявлення невикористаних резервів підприємств.

З цієї позиції було виділено найбільш інноваційно активні транспортні підприємства Дніпропетровського регіону, а потім досліджено вплив внутрішніх чинників на їх інноваційний розвиток.

Як відомо, на даний час відсутня офіційна статистична методика обліку інноваційної діяльності транспортних підприємств, а тому було досліджено близько 30 транспортних підприємств з метою виділення ознак їх інноваційного розвитку.

В основу відбору інноваційно активних транспортних підприємств Дніпропетровської області покладено ознаку наявності інноваційної

діяльності. В процесі обстеження увагу було звернено як на підприємства, що мають результати інноваційної діяльності, затверджені правами інтелектуальної власності, так і на підприємства, які здійснювали інноваційну діяльність, проте не здобули кінцевих результатів у вигляді готового продукту.

За результатами виділено 5 транспортних підприємств, що раніше розглядались на предмет дослідження їх фінансово-економічного стану, причому в основу аналізу їх інноваційної діяльності були покладені дані фінансової звітності та первинної статистичної інформації.

Загальний обсяг витрат вибіркової сукупності транспортних підприємств на інноваційну діяльність (рисунок 2.26) має чітку тенденцію до зростання протягом 2010-2012 рр., але у 2013-2014 рр. спостерігається різке їх скорочення (у 2013 р. – на 4,80%, у 2014 р. – на 90,61%), враховуючи, що обсяги понесених витрат на інноваційну діяльність розподіляються нерівномірно (таблиця 2.20).

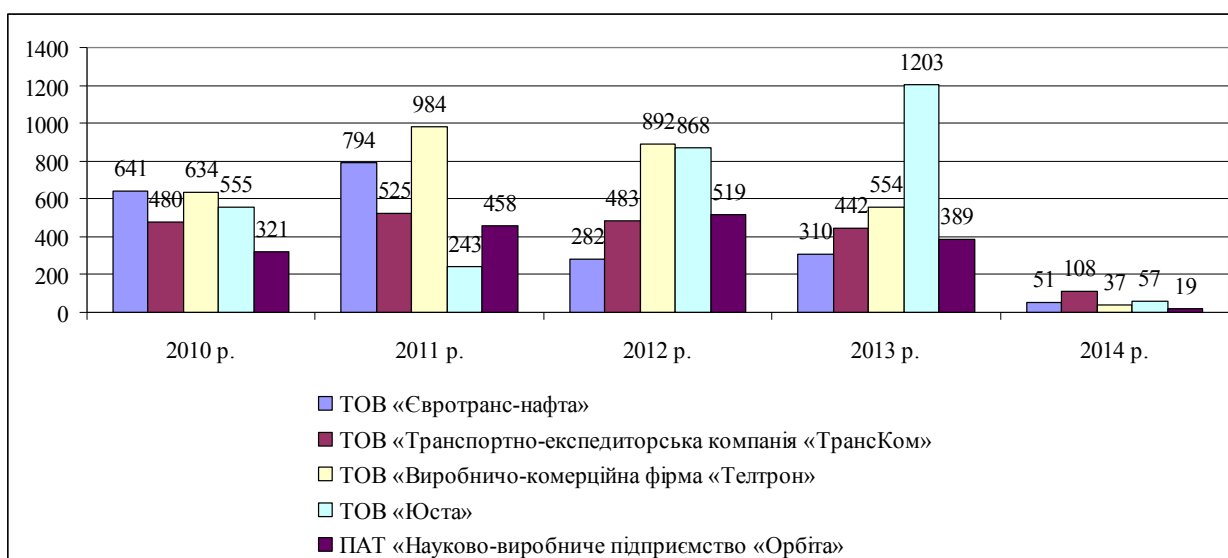


Рисунок 2.26 – Динаміка витрат на інноваційну діяльність вибіркової сукупності транспортних підприємств за 2010-2014 рр., тис. грн.

Таблиця 2.20 – Динаміка витрат на інноваційну діяльність вибіркової сукупності транспортних підприємств за 2010-2014 рр.

| Назва підприємства | 2010 р. | | 2011 р | | 2012 р | | 2013 р. | | 2014 р. | |
|---|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|
| | тис. грн. | % | тис. грн. | % | тис. грн. | % | тис. грн. | % | тис. грн. | % |
| ТОВ «Євротранс-нафта» | 641 | 24,36 | 794 | 26,43 | 282 | 9,26 | 310 | 10,70 | 51 | 18,75 |
| ТОВ «Транспортно-експедиторська компанія «ТрансКом» | 480 | 18,24 | 525 | 17,48 | 483 | 15,87 | 442 | 15,25 | 108 | 39,71 |
| ТОВ «Виробничо-комерційна фірма «Телтрон» | 634 | 24,10 | 984 | 32,76 | 892 | 29,30 | 554 | 19,12 | 37 | 13,60 |
| ТОВ «Юста» | 555 | 21,09 | 243 | 8,09 | 868 | 28,52 | 1203 | 41,51 | 57 | 20,96 |
| ПАТ «Науково-виробниче підприємство «Орбіта» | 321 | 12,20 | 458 | 15,25 | 519 | 17,05 | 389 | 13,42 | 19 | 6,99 |
| Разом | 2631 | 100,00 | 3004 | 100,00 | 3044 | 100,00 | 2898 | 100,00 | 272 | 100,00 |

Таблиця 2.21 – Джерела фінансування витрат на інноваційну діяльність вибіркової сукупності транспортних підприємств за 2010-2014 рр.

| Назва підприємства | 2010 р. | | 2011 р | | 2012 р | | 2013 р. | | 2014 р. | |
|---------------------------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|
| | тис. грн. | % | тис. грн. | % | тис. грн. | % | тис. грн. | % | тис. грн. | % |
| Власні кошти підприємства | 2100,8 | 79,85 | 2583,3 | 86,00 | 2575,6 | 84,61 | 2405,6 | 83,01 | 196,6 | 72,28 |
| Довгострокові кредити | 274,1 | 10,42 | 265,6 | 8,84 | 248,9 | 8,18 | 288,1 | 9,94 | 54 | 19,85 |
| Короткострокові кредити | 198,4 | 7,54 | 111,4 | 3,71 | 127,6 | 4,19 | 173,4 | 5,98 | 19,7 | 7,24 |
| Інші кошти | 57,7 | 2,19 | 43,7 | 1,45 | 91,9 | 3,02 | 30,9 | 1,07 | 1,7 | 0,63 |
| Разом | 2631,0 | 100,00 | 3004,0 | 100,00 | 3044,0 | 100,00 | 2898,0 | 100,00 | 272,0 | 100,00 |

Як свідчить динаміка показників щодо структури витрат на інноваційну діяльність вибіркової сукупності транспортних підприємств за 2010-2014 рр. (рисунк 2.26) серед досліджуваних підприємств найбільше коштів на інноваційну діяльність у 2010 р. витрачали 3 підприємства (ТОВ «Євротранс-нафта», ТОВ «Виробничо-комерційна фірма «Телтрон», ТОВ «Юста»), у 2011 р. – 2 підприємства (ТОВ «Євротранс-нафта», ТОВ «Виробничо-комерційна фірма «Телтрон»), у 2012 р. – 2 підприємства (ТОВ «Виробничо-комерційна фірма «Телтрон», ТОВ «Юста»), у 2013 р. – ТОВ «Юста», а у 2014 р. – 2 підприємства (ТОВ «Транспортно-експедиторська компанія «ТрансКом», ТОВ «Юста»).

Нерівномірність динаміки інноваційних витрат (рисунк 2.27) пояснюється структурою джерел їх фінансування. На підставі аналізу джерел фінансування витрат на інноваційну діяльність кожного транспортного підприємства (Додаток Д, рисунок 2.28) виявлено чотири основних джерела фінансування інноваційної діяльності: власні кошти підприємств, довгострокові кредити, короткострокові кредити та інші джерела (рисунк 2.29).

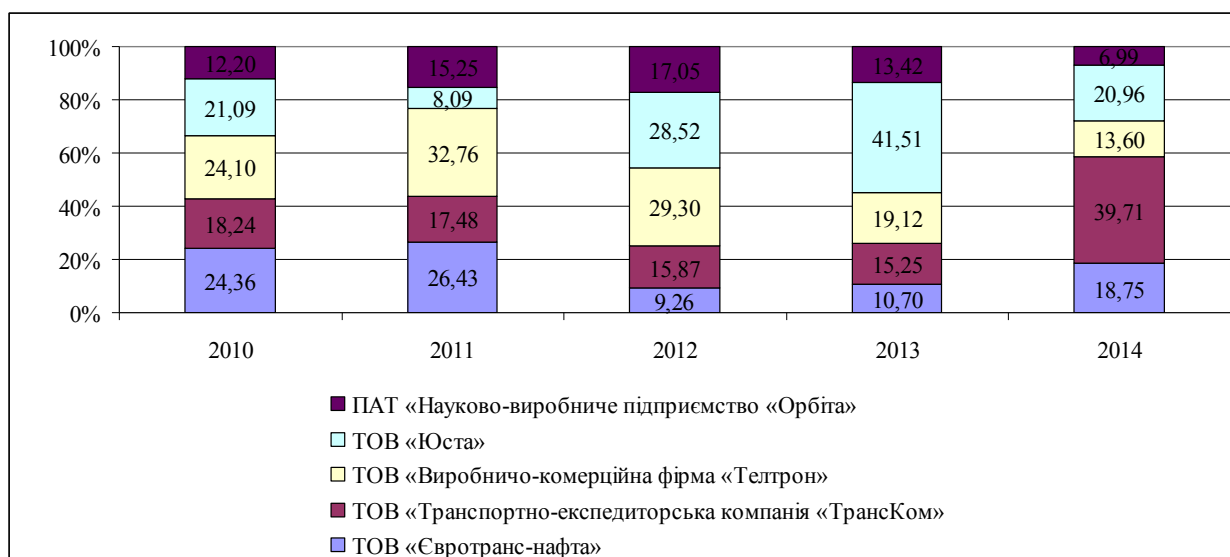


Рисунок 2.27 – Динаміка структури витрат на інноваційну діяльність вибіркової сукупності транспортних підприємств за 2010-2014 рр., %

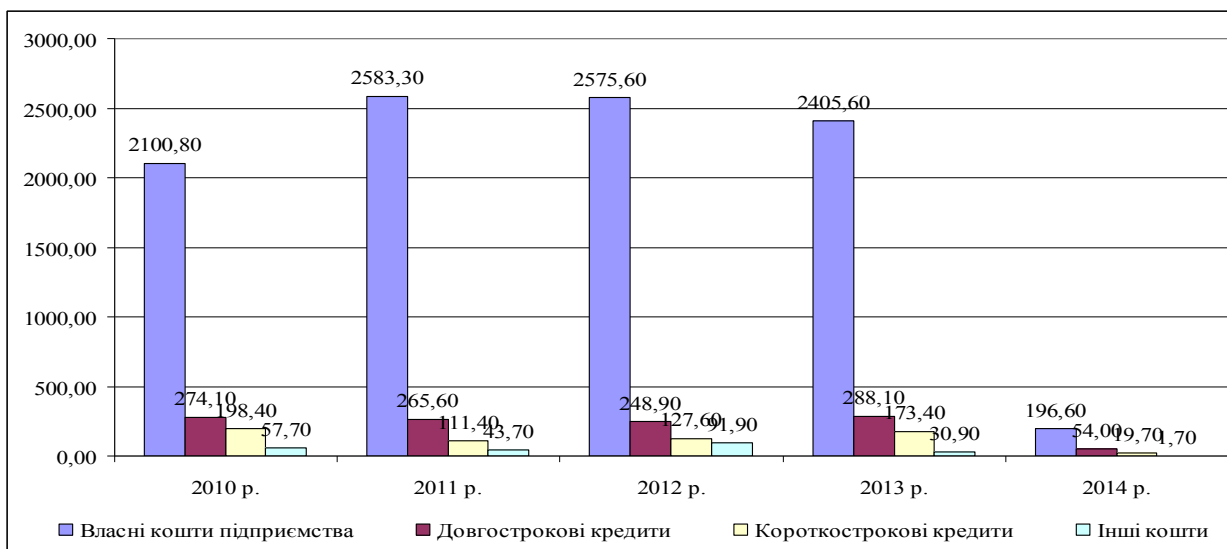


Рисунок 2.28 – Динаміка джерел фінансування витрат на інноваційну діяльність вибіркової сукупності транспортних підприємств за 2010-2014 рр., %

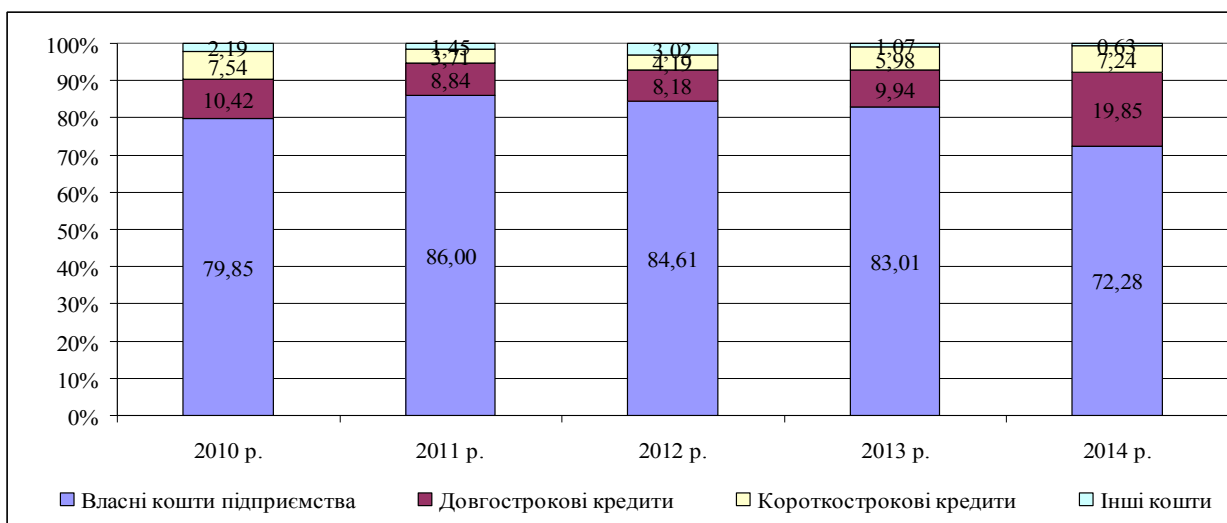


Рисунок 2.29 – Структура джерел фінансування витрат на інноваційну діяльність вибіркової сукупності транспортних підприємств за 2010-2014 рр., %

На підставі аналізу структури джерел фінансування витрат на інноваційну діяльність можна зробити висновок, що учасниками інноваційної діяльності є саме транспортне підприємство-інноватор та кредитори. Так, у 2010 р. основна частка серед джерел фінансування належить власним коштам транспортних підприємств – 79,85%, а

запозиченим коштам – 17,96%, у 2011 р. – власним коштам належить 86,00%, запозиченим коштам – 12,55%, у 2012 р. відповідно 84,61% та 12,37%, у 2013 р. відповідно 83,01% та 15,92% та у 2014 р. відповідно 72,28% та 27,09%.

Необхідно відзначити, що здійснення інноваційної діяльності транспортними підприємствами за рахунок лише власних коштів є негативним проявом у діяльності цих підприємств, оскільки, за умов обмеженості ресурсів, капіталомісткий інноваційний напрям діяльності втрачає пріоритетність для цих підприємств і не спонукає до їх подальшого інноваційного розвитку.

Для визначення умов інноваційного розвитку транспортних підприємств, а також враховуючи те, що інноваційна діяльність у галузі транспорту спрямована на створення продукції нових вищих технологічних укладів з параметрами, які відповідають міжнародним стандартам, щоб забезпечити впровадження ресурсо- та енергозберігаючої, екологічної і безпечної техніки і технології та підвищити рівень якості транспортних послуг, запропоновано критерій інноваційності розвитку транспортних підприємств.

Критерієм інноваційності розвитку транспортних підприємств пропонується вважати поліпшення параметрів хоча б однієї з характеристик діяльності транспортних підприємств: екологічності, безпечності, ресурсозбереження та енергозбереження, якість послуг, відповідно до яких інноваційним розвитком запропоновано вважати поліпшення параметрів хоча б однієї з характеристик діяльності транспортних підприємств. За кожним напрямом визначено ряд заходів, виконання яких дає змогу досягнути певного рівня інноваційного розвитку. Його варто застосовувати для уникнення зловживань з боку суб'єктів інноваційної діяльності за можливості отримання державної фінансової підтримки та інших економічних стимулювань. Забезпечення інноваційного розвитку вимагає відповідного забезпечення та наявності необхідних коштів, а транспортних

підприємств – інноваційного оновлення транспортних засобів з урахуванням специфіки їх функціонування.

Для їх оцінки задля забезпечення інноваційного розвитку підприємств сфери послуг необхідно визначити їх інноваційний потенціал. На наш погляд, інноваційний потенціал – це сукупність ресурсів і можливостей, що забезпечують готовність і здатність підприємства здійснювати інноваційну діяльність при постійному удосконаленні системи управління нею з урахуванням факторів нестабільності ринкового середовища.

Оцінка інноваційного потенціалу підприємства повинна бути спрямована на виявлення та вивчення факторів, що впливають на його формування, розвиток і реалізацію з метою визначення ступеня використання інноваційних можливостей підприємства і на цій основі зробити висновок про рівень інноваційної активності підприємства.

Інноваційний потенціал у світовій практиці управління оцінюється показником «ТАТ», під яким розуміють час з моменту усвідомлення потреби або попиту на новий продукт до моменту його відвантаження на ринки у значних кількостях. Однак в сучасних умовах з метою розробки ефективного механізму управління інноваційним розвитком доцільно використовувати систему показників, які більш детально і всебічно характеризують стан і рівень використання інноваційного потенціалу підприємства.

При проведенні оцінки достатності наявних і необхідних коштів, окрім абсолютних показників, що дозволяють визначити фінансову стійкість, тобто такий стан його фінансових ресурсів, їх розподілу і використання, який забезпечує розвиток підприємства за рахунок росту прибутку та капіталу при збереженні платоспроможності та кредитоспроможності в умовах допустимого ризику, необхідно на забезпечення інноваційного розвитку необхідно враховувати інноваційні потреби, які необхідні для впровадження нової або базисної технології (V_e) і / або поліпшуючої (V_n).

Підставимо запропоновані показники до формул, що характеризують абсолютну, нормальну стійкість та нестійкий фінансовий стан і спробуємо

визначити достатність джерел як для покриття витрат операційної діяльності, так і їх достатність для інноваційного розвитку, що власне і характеризуватиме потенціал.

Розрахунок джерел покриття забезпечення інноваційного розвитку та витрат операційної діяльності необхідно представити у наступній послідовності:

1. Визначається надлишок (+) або нестача (-) власних оборотних коштів для покриття витрат операційної діяльності та впровадження базисних і поліпшуючих технологій:

$$\pm BOK_{ac} = BOK - 3 - V_{\epsilon} \quad (2.2)$$

$$\pm BOK_{ac} = BOK - 3 - V_n, \quad (2.3)$$

де 3 – витрати на формування запасів;

V_{ϵ} – витрати, необхідні на освоєння базових інновацій;

V_n – витрати, необхідні на освоєння поліпшуючих інновацій;

BOK – наявність власних оборотних коштів, яка визначається як різниця між джерелами власних коштів та обсягом необоротних активів підприємства.

2. Визначається надлишок (+) або нестача (-) власних оборотних коштів та довгострокових джерел для покриття витрат операційної діяльності та впровадження базисних і поліпшуючих технологій:

$$\pm BOK_{nc} = (BOK + ДК) - 3 - V_{\epsilon} \quad (2.4)$$

$$\pm BOK_{nc} = (BOK + ДК) - 3 - V_n, \quad (2.5)$$

де ДК – сума довгострокових зобов'язань і забезпечень.

3. Визначається надлишок (+) або нестача (-) загальної величини основних джерел для покриття витрат операційної діяльності та

впровадження базисних і поліпшуючих технологій:

$$\pm BOK_{нфс} = (BOK + ДК + КК) - 3 - V_{\epsilon} \quad (2.6)$$

$$\pm BOK_{нфс} = (BOK + ДК + КК) - 3 - V_n, \quad (2.7)$$

де КК – сума короткострокових кредитів банків.

Як правило, на основі розрахованих показників наявність джерел покриття витрат на формування запасів визначають розмір (достатність) джерел для їх покриття. Але їх також можна використати і при визначенні достатності джерел для покриття витрат на забезпечення інноваційного розвитку при реалізації відповідної стратегії ($\pm BOK_{ac}$, $\pm BOK_{nc}$, $\pm BOK_{нфс}$), які також дозволять визначити інноваційний потенціал підприємства.

При визначенні інноваційного потенціалу підприємства можна також використовувати також можна сформулювати тривимірний показник:

$$F = \{F_1(x_1), F_2(x_2), F_3(x_3)\}, \quad (2.8)$$

де $x_1 = \pm BOK_{ac}$, $x_2 = \pm BOK_{nc}$, $x_3 = \pm BOK_{нфс}$.

Функція $F(x)$ може бути виражена наступним чином: $F(x) = 1$, якщо $x \geq 0$ або $F(x) = 0$, якщо $x < 0$.

На підставі, можливих значень функції $F(x)$ можна виділити чотири варіанта інноваційного потенціалу підприємств сфери послуг, на підставі яких можна зробити висновок чи має підприємство можливості для впровадження базисних і поліпшуючих технологій, забезпечуючи при цьому фінансування власної операційної діяльності (таблиця 2.22).

Оцінка інноваційного потенціалу досліджуємих підприємств сфери послуг для визначення доцільності їх інноваційного розвитку наведена у додатку Е.

На підставі проведених розрахунків необхідно відзначити, що для

жодного з підприємств не властиві високий та середній тип інноваційного потенціалу.

Таблиця 2.22 – Типи інноваційного потенціалу підприємств сфери послуг

| Тип інноваційного потенціалу | Характеристика інноваційного потенціалу | Умова | Можлива стратегія інноваційного розвитку | |
|------------------------------|---|---|---|---|
| Високий | висока ступінь забезпечення підприємства власними коштами, інноваційний розвиток можливий за рахунок власних коштів | $\pm BOK_{ac} \geq 0$; $\pm BOK_{nc} \geq 0$; $\pm BOK_{nfc} \geq 0$; $F = (1, 1, 1)$ | інноваційно-проривна стратегія, стратегія нарощування | використання власного потенціалу, створення принципово нових видів продукції |
| Середній | нормальний ступінь фінансового забезпечення, інноваційний розвиток потребує залучення довгострокових джерел | $\pm BOK_{ac} < 0$; $\pm BOK_{nc} \geq 0$; $\pm BOK_{nfc} \geq 0$; $F = (0, 1, 1)$ | стратегія запозичення, стратегія лідерних технологій | використання власного потенціалу на основі накопичення основного капіталу та формування нової продукції |
| Низький | задовільний ступінь фінансового забезпечення, інноваційний розвиток вимагає широкого спектру зовнішніх джерел | $\pm BOK_{ac} < 0$; $\pm BOK_{nc} < 0$; $\pm BOK_{nfc} \geq 0$; $F = (0, 0, 1)$ | стратегія перенесення, копіювання продукції, послуг | використання запозиченого потенціалу, використання придбаних передових технологій |
| Відсутній | незадовільний ступінь фінансового забезпечення, дефіцит ресурсів для фінансування операційної діяльності | $\pm BOK_{ac} < 0$; $\pm BOK_{nc} < 0$; $\pm BOK_{nfc} < 0$; $F = (0, 0, 0)$ | будь-які стратегії інноваційного розвитку не доречні, оскільки, в першу, чергу необхідно забезпечити операційну діяльність підприємства | |

Для ТОВ «Євротранс-нафта» інноваційний потенціал погіршився зі низького типу до його відсутності в цілому, для ТОВ «Транспортно-експедиторська компанія «ТрансКом» – його тип не змінився (низький), а для ТОВ «Виробничо-комерційна фірма «Телтрон», ТОВ «Юста» і ПАТ «Науково-виробниче підприємство «Орбіта» – інноваційний потенціал

відсутній впродовж усього досліджуємого періоду. Такий стан інноваційного потенціалу досліджуємих підприємств пояснюється тим, що для досліджуємих підприємств властивий нестійкий фінансовий стан, що вимагає відповідних управлінських рішень з впровадження заходів для покращення фінансової стійкості.

Для усвідомлення ефективності інноваційного розвитку транспортних підприємств розглянемо результати їх інноваційної діяльності. Так, значна маса витрат на інноваційну діяльність та активне залучення інвестиційних ресурсів не є індикаторами її ефективності, оскільки одні підприємства спрямовують кошти на отримання результатів інноваційної діяльності, а інші – на оптимізацію внутрішніх процесів та створення удосконаленого продукту. Тому ефективність інноваційного розвитку транспортних підприємств необхідно визначати за ступенем впливу на результати діяльності підприємства шляхом динамічного аналізу показників їх розвитку.

Так, серед вибіркової сукупності транспортних підприємств усі підприємства створювали та впроваджували інновації, результати чого наведено в таблиці 2.23.

Таблиця 2.23 – Динаміка інновацій, що були створені та впроваджені у діяльність вибіркової сукупності транспортних підприємств за 2010-2014 рр.

| Назва підприємства | Створено інновацій | у тому числі | | | | Впроваджено інновацій | у тому числі | | | |
|---|--------------------|----------------------|--------------------|------------------------|-------------------------|-----------------------|----------------------|--------------------|------------------------|-------------------------|
| | | продуктові інновації | процесні інновації | маркетингові інновації | організаційні інновації | | продуктові інновації | процесні інновації | маркетингові інновації | організаційні інновації |
| ТОВ «Євротранс-нафта» | 5 | 1 | 2 | 1 | 1 | 6 | 2 | 1 | 2 | 1 |
| ТОВ «Транспортно-експедиторська компанія «ТрансКом» | 4 | 2 | 1 | 1 | 0 | 5 | 1 | 2 | 2 | 0 |
| ТОВ «Виробничо-комерційна фірма «Телтрон» | 8 | 3 | 2 | 2 | 1 | 8 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| ТОВ «Юста» | 3 | 1 | 1 | 1 | 0 | 5 | 2 | 1 | 2 | 0 |
| ПАТ «Науково-виробниче підприємство «Орбіта» | 3 | 1 | 1 | 1 | 0 | 3 | 1 | 1 | 1 | 0 |
| Разом | 23 | 8 | 7 | 6 | 2 | 27 | 8 | 7 | 9 | 3 |

За даними таблиці 2.23 видно, що усі підприємства приймали активну участь у створенні та впровадженні інновацій у господарську діяльність вибіркової сукупності транспортних підприємств.

Для оцінки динаміки інноваційного розвитку транспортних підприємств варто застосувати коефіцієнт співвідношення впроваджених та створених інновацій:

$$K_{\text{снв}} = K_{\text{впр}} / K_{\text{ств}}, \quad (2.9)$$

де $K_{\text{впр}}$ – кількість впроваджених інновацій, од.;

$K_{\text{ств}}$ – кількість створених інновацій, од.

На підставі значення даного показника можна зробити висновок про ступінь інноваційного розвитку транспортних підприємств:

- якщо коефіцієнт менше 1, то це свідчить, що підприємство здійснює інноваційну діяльність, але не характеризується інноваційним розвитком;
- якщо коефіцієнт дорівнює 1, то це свідчить, що підприємство спрямовує кошти інноваційного характеру лише на оптимізацію внутрішніх процесів та створення удосконаленого продукту;
- якщо коефіцієнт більше 1, то це свідчить, що підприємство не лише здійснює інноваційну діяльність, але й є інноваційно розвиненим.

На підставі наявних даних визначимо запропонований коефіцієнт співвідношення впроваджених та створених інновацій (рисунок 2.30).

Отже, проведені розрахунки дозволять засвідчити, що усі транспортні підприємства, що ввійшли до вибіркової сукупності, характеризують дану сукупність як підприємства, яким властивий інноваційний розвиток, оскільки коефіцієнт співвідношення впроваджених та створених інновацій даних підприємств склав 1,17.

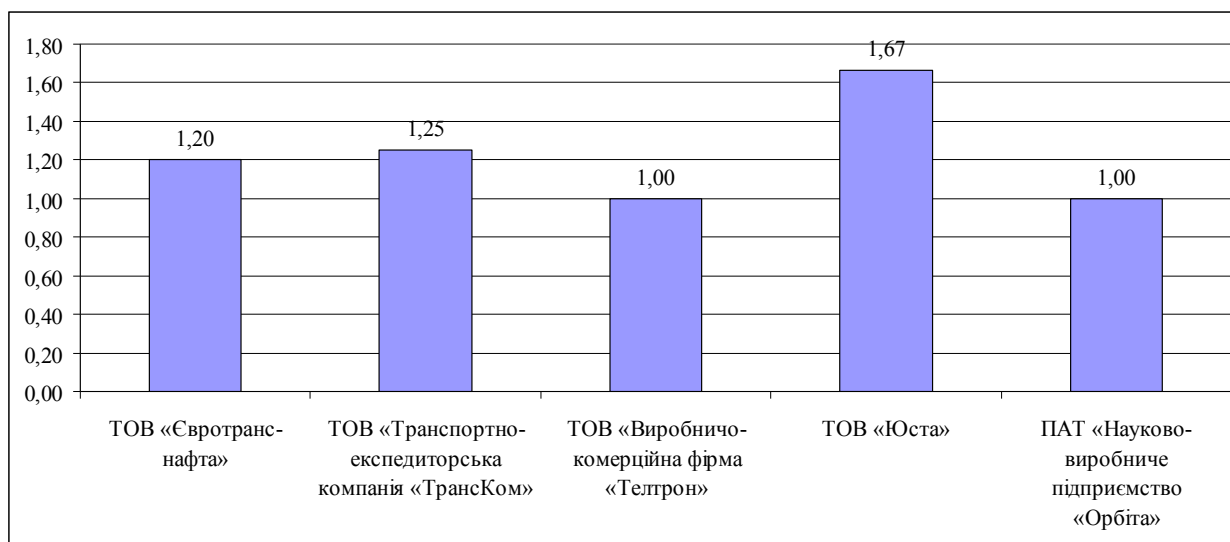


Рисунок 2.30 – Динаміка коефіцієнту співвідношення впроваджених та створених інновацій вибіркової сукупності транспортних підприємств за 2010-2014 рр.

Але серед зазначених п'яти підприємств лише три – ТОВ «Євротранс-нафта», ТОВ «Транспортно-експедиторська компанія «ТрансКом» та ТОВ «Юста» є дійсно підприємствами інноваційно розвиненими. А ТОВ «Виробничо-комерційна фірма «Телтрон» та ПАТ «Науково-виробниче підприємство «Орбіта» – підприємствами, що рухаються у цьому напрямі.

Висновки до другого розділу

Дослідження тенденцій розвитку підприємств сфери послуг, оцінка показників та факторів чутливості інноваційного розвитку транспортних підприємств дозволило дійти наступних висновків:

1. Для підприємств сфери послуг властиве щорічне зростання їх частки у формуванні ВВП України за період 2005-2014 рр. з 59,93% до 68,13%. А кількість підприємств-юридичних осіб та їх відокремлених підрозділів сфери послуг щороку також зростає, крім 2014 р. і в той же час мають місце значні територіальні диспропорції, що виражаються у їх концентрації у шести регіонах: Київська обл. та м. Київ, Одеська область, Дніпропетровська

область, Львівська область та Харківська область.

2. Аналіз тенденцій розвитку підприємств сфери послуг дозволив виявити, що домінуючий сегмент сфери послуг в Україні за підсумками 2014 р. займають підприємства, що здійснювали операції з нерухомим майном; підприємства сфери професійної, наукової та технічної діяльності; підприємства транспорту, складського господарства, пошти та кур'єрської діяльності.

3. Дослідження тенденцій розвитку підприємств транспортної галузі засвідчило про їх загальноекономічну нестабільність. Так у 2014 р. транспортними підприємствами перевезено лише 81,56% млн. тонн вантажів у порівнянні з 2007 р., а пасажирів лише 71,85% від значення 2007 р., а найбільша частка працівників транспортних підприємств властива для наземного та трубопровідного транспорту (у 2014 р. – 37,96%), а найбільша середньомісячна заробітна плата – працівникам авіаційного транспорту, яка більша чим втричі від усіх інших його видів. Результати діяльності транспортних підприємств дозволяють стверджувати, що до 2013 р. підприємства транспортної галузі працювали прибутково, а з 2013 р. та у 2014 р. – збитково, при чому частка збиткових підприємств відповідно склала 37,9% та 38,5%.

4. Оцінка активності інноваційної діяльності транспортних підприємств засвідчила про суттєве її падіння, а частка наукових та науково-технічних розробок транспортних підприємств у 2014 р. є найменшою за роки незалежності – 0,11%. Протягом 2007-2014 рр. частка інноваційно активних транспортних підприємств зросла, що відбулося загалом за рахунок зростання частки підприємств, які займалися організаційними та маркетинговими інноваціями. Гальмівними чинниками розвитку інноваційної активності транспортних підприємств є високі інноваційні витрати, недостатність коштів на інновації, недостатність кваліфікованого персоналу, невизначений попит на інноваційні послуги. Це також підтверджує кількість транспортних підприємств, які створюють та використовують передові

технології у своїй діяльності.

5. З метою виявлення чинників, що впливають на інноваційний розвиток було досліджено діяльність п'яти транспортних підприємств: ТОВ «Євротранс-нафта», ТОВ «Транспортно-експедиторська компанія «ТрансКом», ТОВ «Виробничо-комерційна фірма «Телтрон», ТОВ «Юста» та ПАТ «Науково-виробниче підприємство «Орбіта», аналіз діяльності яких засвідчив їх задовільний фінансово-економічний стан. На підставі дослідження були сформовані концептуальні засади формування критерія інноваційності розвитку транспортних підприємств, відповідно до яких інноваційним розвитком запропоновано вважати поліпшення параметрів хоча б однієї з характеристик діяльності транспортних підприємств, що дає змогу більш чітко виявляти напрями реформування організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку підприємств сфери послуг, а також підходи до оцінки економічних наслідків інноваційного оновлення транспортних засобів з урахуванням специфіки функціонування транспортних підприємств.

6. Враховуючи те, що інноваційний розвиток підприємств сфери послуг чутливий до відповідних чинників, тому для їх оцінки було запропоновано використовувати відповідний методичний інструментарій. А також було запропоновано удосконалювати елементи організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку підприємств сфери послуг через удосконалення оцінки їх інноваційного потенціалу.

7. Дослідження інноваційної діяльності вибіркової сукупності транспортних підприємств засвідчило значне скорочення витрат на їх інноваційну діяльність, а їх нерівномірність пояснюється структурою джерел їх фінансування. Для оцінки результатів інноваційної діяльності вибіркової сукупності транспортних підприємств було запропоновано застосувати коефіцієнт співвідношення впроваджених та створених інновацій.

Основні результати дослідження, які представлені у цьому розділі, опубліковані у наукових працях [40, 113, 126, 131, 132].

РОЗДІЛ 3

НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНОГО МЕХАНІЗМУ

ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ СФЕРИ ПОСЛУГ

3.1. Методичні підходи до вдосконалення процесу управління залученням інновацій на підприємствах сфери транспортних послуг

Плани інноваційного розвитку підприємств сфери послуг, як правило, поєднують декілька можливих проектів і варіантів. Періодично виникає завдання відбору з безлічі ідей певної кількості проектів для включення в план. Як свідчить проведений вище аналіз для того, щоб сформувати оптимальний план з інновацій потрібно врахувати безліч факторів, в першу чергу, зовнішні фактори позиціонування підприємства, зовнішнього та внутрішнього середовища, соціально-економічна ефективність проектів. І, крім того, слід враховувати особливості інноваційної діяльності та специфіку самих проектів. У ряді досліджень існують детальні переліки критеріїв оцінки проектів [3]. Разом з цим спостерігається значний рівень диференціації у підходах до управління інноваціями на підприємствах, так як вже доведено у попередньому розділі, тому розробка єдиної концепції для підприємств сфери послуг в Україні не є доцільною.

Для формування ефективної системи процесу управління залученням інновацій на підприємствах сфери послуг, на нашу думку, важливим є впровадження концепції визначення стратегічних пріоритетів в цій сфері за допомогою економетричних моделей. Застосування економетричних моделей є досить поширеним підходом у практиці економічного аналізу. Кожна з них відрізняється специфічними теоретичними припущеннями та оригінальними методологічними підходами до проблеми, вирішення якої потребує побудови відповідної економетричної моделі.

Проте рівень розробленості даного напрямку свідчить про відсутність

наукових досліджень, що включають концепції визначення стратегічних пріоритетів в управлінні залученням інновацій на підприємствах сфери послуг. Це зумовлює виняткову увагу до дослідження даного напрямку та детермінує мету дослідження, що виражається у розробці економетричної моделі визначення та математичній фільтрації стратегічних пріоритетів в управлінні залученням інновацій на підприємствах сфери послуг. Для емпіричного дослідження перспектив та стратегічних пріоритетів залучення інновацій на підприємствах сфери послуг було розроблено спеціальний інструментарій – анкету стандартизованого інтерв'ю (додаток Ж). Зміст анкети (специфіка питань, структура розділів тощо) формувався на основі проведеного теоретичного аналізу досліджень, що проводилися в даній сфері та з урахуванням власного бачення цієї проблематики. Також ураховувались загальні рекомендації щодо розробки дослідницьких інструментів цього типу – коректне формулювання питань, використання відкритих та закритих питань, пропорційність градацій у відповідях та інше.

Респондентам пропонувалось дати експертну оцінку стосовно тієї чи іншої проблеми, пов'язаної з перспективами та стратегічними пріоритетами в залученні інновацій на підприємствах сфери послуг. Більшість питань розроблені таким чином, щоб респондент міг максимально диференційовано висловити свою думку щодо тієї чи іншої проблеми – запропоновані варіанти відповідей мають 4 та більше градацій. Крім зручності для респондента, така форма питань дозволила використовувати більшість методів статистичного аналізу при обробці результатів анкетування. Дослідницьку вибірку склали співробітники підприємств сфери послуг, менеджери-економісти, що професійно орієнтовані на аналітичну базу вирішення саме цієї сфери проблемних напрямів. Вік досліджуваних – від 22 до 65 років. Всього у дослідженні прийняло участь 150 досліджуваних працівників.

Вибірка була сформована механічним відбором, що здійснювався за списками безпосередньо на місці дослідження через рівні проміжки в розташуванні на підприємствах ТОВ «Свротранс-нафта», ТОВ

«Транспортно-експедиторська компанія «ТрансКом», ТОВ «Виробничо-комерційна фірма «Телтрон», ТОВ «Юста» та ПАТ «Науково-виробниче підприємство «Орбіта». Розташування одиниць сукупності було ранжируванням відносно досліджуваної ознаки, а саме за списками співробітників підприємств за алфавітом. Для чого уся генеральна сукупність (1672 працівника за 2014 р.) була розбита на рівні за чисельністю одиниць групи (інтервали). З кожної групи для обстеження було відібрано одну одиницю, при цьому було задано початок, крок відліку та обсяг вибірки. За початок відліку було прийнято одиницю, що розташована у першому інтервалі (п'ята особа) для уникнення систематичної помилки вибірки, оскільки усі одиниці генеральної сукупності були розташовані впорядковано. Крок відліку склав 11.

Загальна величина репрезентативності вибіркової сукупності склала 4%, тобто відбір елементів вибіркової сукупності є задовільним.

Для розуміння суті економетричної моделі оцінки та математичної фільтрації результатів дослідження наведемо приклад одного з питань: Визначте, будь ласка, пріоритетність окремих принципів забезпечення технологічного оновлення на основі інноваційного розвитку на підприємствах транспортних послуг?

Наприклад, вирішення саме цього питання дає змогу формувати систему підтримки національних суб'єктів, технологічного оновлення на основі інноваційного розвитку на підприємствах транспортних послуг. На розгляд респондентів було представлено широкий діапазон інструментів забезпечення інноваційного оновлення підприємств сфери транспортних послуг, наприклад «Міжнародне співробітництво в сфері пасажирських перевезень». Докладнішу структуру вибірки наведено в таблиці 3.1, що дозволяє визначити пріоритетність запропонованих аспектів.

Для створення економетричної моделі оцінки та математичної фільтрації результатів дослідження, необхідним є розробка конфігураційної системи інструментів економіко-математичного апарату. На нашу думку, враховуючи

наукове завдання, застосування наступних інструментів на відміну від існуючих конфігурацій має значні переваги, що виражаються в обробці як системної інформації так і якісно-функціональних показників.

Таблиця 3.1 – Приклад одного з пункту «Визначте, будь-ласка, пріоритетність окремих принципів забезпечення технологічного оновлення на основі інноваційного розвитку на підприємствах транспортних послуг?»»

| Основні принципи забезпечення інноваційного оновлення | Неважливо | Помірно важливо | Важливо | Дуже важливо | Найважливіше |
|--|-----------|-----------------|---------|--------------|--------------|
| 1.1. Економічне зростання країни | | | | | |
| 1.2. Збереження екосистеми | | | | | |
| 1.3. Добробут громадян | | | | | |
| 1.4. Ефективне використання природних ресурсів (паливо) | | | | | |
| 1.5. Культурний розвиток нації | | | | | |
| 1.6. Підвищення рівня безпеки перевезень пасажирів | | | | | |
| 1.7. Оновлення автомобільними перевізниками рухомого складу | | | | | |
| 1.8. Інтеграція автомобільної транспортної системи до європейської | | | | | |
| 1.9. Міжнародне співробітництво в сфері пасажирських перевезень | | | | | |
| 1.10. Інше (що саме?) | | | | | |

Тому при розробці моделі оцінки та математичної фільтрації результатів дослідження анкетування використались такі статистичні показники, як стандартне відхилення:

$$\sigma = \sqrt{\frac{\sum (x_i - \bar{x})^2}{n-1}}, \quad (3.1)$$

де x_i – значення змінної,

\bar{x} – вибіркова середня,

σ – кількість змінних.

Наступним інструментом, що використовується для розробки моделі оцінки та математичної фільтрації результатів дослідження є асиметрія:

$$As = \frac{\sum (x_i - \bar{x})^3}{n \cdot \sigma^3}. \quad (3.2)$$

Застосування наведених показників зумовлює необхідність застосування такого елементу математичного аналізу як «ексцес», який використовується для того, щоб визначити крутизну кривої, що описує розподіл, в межах єдиної моди, оскільки він призначений тільки для унімодальних розподілів і розраховується за формулою:

$$Ex = \frac{\sum (x_i - \bar{x})^4}{n \cdot \sigma^4} - 3. \quad (3.3)$$

Для оцінки статистичних зв'язків використовувався кореляційний аналіз. Коефіцієнт кореляції показує відразу два параметри статистичного зв'язку – її напрям і тісноту. При цьому, якщо він виявляється позитивним, то говорять про позитивну кореляцію між двома змінними, а якщо негативним – те, відповідно про негативну. Абсолютне значення коефіцієнта кореляції показує тісноту або ступінь виразності такого зв'язку. При коефіцієнті кореляції рівному нулю признається відсутність зв'язку, але навіть тоді, коли він виявляється більше нуля, ще не слід робити висновок про наявність кореляційного зв'язку. Про зв'язок між двома змінними можна говорити лише в тому випадку, якщо значення коефіцієнта кореляції виявляється вище критичного для відповідного числа спостережень, якщо йдеться про позитивний зв'язок, і нижче за критичний, якщо – про негативну.

В розробці авторської концепції також використався найвідоміший і часто вживаний метод кореляційного аналізу – аналіз за К. Пірсоном. Формули розрахунку коефіцієнта кореляції Пірсона наведені нижче:

$$r_{xy} = \frac{\sum (x_i - \bar{x})(y_i - \bar{y})}{\sqrt{[\sum (x_i - \bar{x})^2][\sum (y_i - \bar{y})^2]}} \text{ або} \quad (3.4)$$

$$r_{xy} = \frac{n \sum x_i y_i - \sum x_i \sum y_i}{\sqrt{[n \sum x_i^2 - (\sum x_i)^2][n \sum y_i^2 - (\sum y_i)^2]}}. \quad (3.5)$$

Наступним інструментом для розробки моделі оцінки та математичної фільтрації результатів дослідження, що доцільно використати в роботі є дисперсійний аналіз, як статистичний метод вивчення впливу окремих контрольованих факторів на мінливість ознаки, що вивчається [179]. Необхідність в застосуванні дисперсійного аналізу виникає тоді, коли проводиться серія вимірювань якої-небудь однієї змінної в різних умовах, причому число умов повинне бути більше двох (інакше дану задачу можна вирішити іншими методами).

Головною задачею в однофакторному дисперсійному аналізі є визначення відношення варіативності (дисперсії), обумовленої дією незалежної змінної (фактора) до випадкової варіативності, обумовленої впливом всіх невідомих факторів (так називане F-відношення або F-критерій). Якщо це відношення перевищує критичне значення, то тоді признається достовірним вплив незалежної змінної на залежну.

Звичайна лінійна модель для даних в однофакторному дисперсійному аналізі виглядає наступним чином:

$$x = \mu + A + e, \quad (3.6)$$

де x – конкретне значення змінної;

μ – генеральне середнє значення;

A – доля відхилення змінної, що обумовлена впливом фактора A ;

e – помилка спостереження (випадкове відхилення).

Нульова гіпотеза в однофакторному дисперсійному аналізі полягає в тому, що середні значення досліджуваної ознаки на всіх рівнях незалежної змінної однакові. Інакше кажучи, незалежна змінна не робить ніякого впливу на залежну, отже, середні значення ознаки від рівня до рівня незалежної змінної не змінюються. Альтернативна гіпотеза полягає в тому, що середні значення ознаки незалежної змінної від рівня до рівня міняються, тобто незалежна змінна впливає на залежну. В однофакторному дисперсійному аналізі необхідно знайти F-критерій, який визначається за формулою:

$$F_{\text{емп}} = \frac{MS_{\text{факт}}}{MS_{\text{вип}}}, \quad (3.7)$$

де $MS_{\text{факт}}$ – дисперсія, обумовлена впливом фактора:

$$MS_{\text{факт}} = \frac{SS_{\text{факт}}}{df_{\text{факт}}}, \quad (3.8)$$

$MS_{\text{вип}}$ – випадкова дисперсія:

$$MS_{\text{вип}} = \frac{SS_{\text{вип}}}{df_{\text{вип}}}, \quad (3.9)$$

де $SS_{\text{факт}}$ – сума квадратів відхилень випадкової величини від загальної середньої («сума квадратів між групами»);

$SS_{\text{вип}}$ – остаточна сума квадратів («сума квадратів всередині груп»);

$df_{\text{факт}}$ – число степенів вільності між групами;

$df_{\text{вип}}$ – число степенів вільності всередині груп;

$$SS_{факт} = \sum_{j=1}^J \frac{\left(\sum_{i=1}^{n_j} x_{ij} \right)^2}{n_j} - \frac{\left(\sum_{j=1}^J \sum_{i=1}^{n_j} x_{ij} \right)^2}{N}; \quad (3.10)$$

$$SS_{вун} = \sum_{j=1}^J \sum_{i=1}^{n_j} x_{ij}^2 - \sum_{j=1}^J \frac{\left(\sum_{i=1}^{n_j} x_{ij} \right)^2}{n_j}; \quad (3.11)$$

$$df_{факт} = J - 1; \quad (3.12)$$

$$df_{вун} = N - J, \quad (3.13)$$

де J – кількість груп;

N – загальна кількість експериментів;

n_j – кількість експериментів усередині j -ї групи.

З викладеного вище видно, що сума квадратів між групами і сума квадратів усередині груп складають загальну або повну суму квадратів, яка визначається за формулою:

$$SS_{заг} = \sum_{j=1}^J \sum_{i=1}^{n_j} x_{ij}^2 - \frac{1}{N} \left(\sum_{j=1}^J \sum_{i=1}^{n_j} x_{ij} \right)^2, \quad (3.14)$$

таким чином:

$$SS_{заг} = SS_{факт} + SS_{вун}. \quad (3.15)$$

Таким чином, однофакторний дисперсійний аналіз, є розкладанням загальної суми квадратів на дві складові: обумовлену впливом фактора і обумовлену випадковими впливами.

Метод дисперсійного аналізу за Крускалом-Уолісом призначений для оцінки відмінностей одночасно більше, ніж за двома групами за певною

ознакою. Він дозволяє визначити, яким чином рівень ознаки змінюється при переході від групи до групи. Критерій Н за Крускалом-Уолісом іноді розглядається як непараметричний аналог методу однофакторного дисперсійного аналізу для незалежних вибірок. Іноді його називають критерієм «суми рангів». Для розробки моделі оцінки та математичної фільтрації результатів дослідження даний метод використовувався як додатковий до основного методу – дисперсійного аналізу за Фішером для отримання більш точних результатів, оскільки дисперсійний аналіз за Фішером є більш точним методом, але й одночасно більш чутливим до порушень розподілу, а дисперсійний аналіз за Крускалом-Уолісом нечутливий до подібних порушень. Формула розрахунку Н-критерія Крускала-Уоліса:

$$H = \left[\frac{12}{N(N+1)} \cdot \sum \frac{T_j^2}{n} \right] - 3(N+1), \quad (3.16)$$

де N – загальна кількість елементів дослідження в об'єднаній вибірці;

n – кількість елементів дослідження у кожній групі;

T_j – суми рангів у кожній групі.

Дисперсійний аналіз за Фрідманом застосовується для зіставлення показників, виміряних в трьох або більше умовах за однією і тією ж вибіркою. Він встановити яким чином змінюються величини показників від умови до умови. Для розробки моделі оцінки та математичної фільтрації результатів дослідження даний метод був використаний для того, щоб з'ясувати, наприклад, чи є відмінності в оцінці ступеня значущості, що була дана респондентами з тієї або іншої вказаної в конкретному питанні проблеми (питання 1.1 додатку Ж). Формула розрахунку χ_r^2 -критерія Фрідмана наведена нижче:

$$\chi_r^2 = \left[\frac{12}{n \cdot c \cdot (c+1)} \cdot \sum (T_j^2) \right] - 3 \cdot n \cdot (c+1), \quad (3.17)$$

де c – кількість умов;

n – кількість випробуваних;

T_j – суми рангів за кожною з умов.

Факторний аналіз – це комплекс аналітичних методів, що дозволяють виявити приховані (латентні) ознаки якого-небудь явища або події, його внутрішню (частіше всього приховану) структуру. Початковими даними для факторного аналізу є таблиця результатів вимірювання безлічі індивідів (об'єктів) за безліччю змінних (шкал, тестів і т. і.) [185]. В даному випадку – це експертні оцінки респондентів з питань кожного з розділів анкети. Передбачається, що результати вимірювання відображають загальну структуру досліджуваної оцінки, а результати окремого випробовуваного є окремим випадком реалізації загальної структури. З іншого боку, кожна окрема шкала, за якою вимірювалась безліч індивідів, також вносить свій внесок в загальну структуру досліджуваного явища.

Етапи розрахунків факторного аналізу, їх математичне обґрунтування не приводяться через великий обсяг цієї інформації. Метод аналізу фактора в роботі використовувався для редукції початкових змінних (питань анкети) до невеликої кількості загальних факторів як інтегральних показників оцінок респондентів тієї або іншої проблеми. Надалі ці інтегральні показники використовувалися як залежні змінні при аналізі відмінностей між відповідями чоловіків і жінок, а також в дисперсійному аналізі при порівнянні відповідей між групами респондентів різних економічних спеціальностей.

У результаті дослідження представлено результати статистичної обробки та статистичного аналізу кожного з розділів анкети (Додаток Ж), а також інтерпретацію та пояснення отриманих результатів. Спочатку було проведено розрахунок первинних показників описової статистики та

порівняння між собою оцінки респондентів за окремими пунктами анкети. Кожному питанню в розділі анкети було поставлено у відповідність означену змінну. Проведено факторний аналіз змінних. Після цього було виявлено фактори (як певні інтегральні показники), що використовувались як залежні змінні при кореляційному та дисперсійному аналізі. Таким чином виявлявся вплив таких факторів, як стать, вік та спеціальність на оцінки, які надавали респонденти.

Для визначення структури сукупності було використано особливі середні показники – медіану та моду або так звані структурні середні. Якщо середня арифметична розраховується на основі використання всіх варіантів значень ознаки, то медіана і мода характеризують величину того варіанту, який займає певне середнє положення в ранжированому варіаційному ряді. Медіана (Me) – це величина, яка відповідає варіанту, що знаходиться в середині рангового ряду. Тобто для знаходження медіани спочатку необхідно визначити її порядковий номер (її положення в ранжированому ряду) за формулою:

$$N_{Me} = \frac{n+1}{2}, \quad (3.18)$$

де n – число одиниць у сукупності.

Чисельне значення медіани визначають за накопиченими частотами в дискретному варіаційному ряду. Для цього спочатку слід вказати інтервал знаходження медіани в інтервальному ряду розподілу. Медіанним називають перший інтервал, де сума накопичених частот перевищує половину спостережень від загального числа всіх спостережень. Чисельне значення медіани зазвичай визначають за формулою:

$$Me = x_{Me} + i \cdot \frac{\frac{n+1}{2} - S_{Me-1}}{f_{Me}}, \quad (3.19)$$

x_{Me} – межа медіанного інтервалу;

i – величина інтервалу;

S_{Me-1} – накопичена частота інтервалу, що передує медіанному;

f_{Me} – частота медіанного інтервалу.

Модую (M_o) називають значення ознаки, яке зустрічається найчастіше в одиниць сукупності. Для дискретного ряду модою буде варіант з найбільшою частотою. Для визначення моди інтервального ряду спочатку визначають модальний інтервал (інтервал, що має найбільшу частоту), потім в межах цього інтервалу знаходять те значення ознаки, яке може бути модою.

Синтез вище зазначених інструментів економіко-математичного та статистичного аналізу та обробки інформації дає змогу згенерувати механізм формування рекомендаційних даних щодо визначення пріоритетів в управлінні процесу залучення інновацій на підприємствах сфери транспортних послуг на основі анкетних даних. Авторський алгоритм оцінки та математичної фільтрації результатів дослідження пріоритетів в управлінні процесу залучення інновацій на підприємствах сфери транспортних послуг налічує три рівні. На першому етапі за допомогою варіативного ранжирування та визначення частоти появи змінних у вибірці визначається рівень варіативності досліджуваних даних та відбираються лише ті елементи дослідження, що мають достатній рівень за обмеженнями. Другий блок передбачає визначення симетричності та гостроти розподілу, тому на цьому етапі залишаються лише ті змінні, що вписуються в обмеження, що визначені формулами. На третьому етапі обробки даних на основі аналізу за показником коефіцієнта кореляції Пірсона, показником F-критерія Фішера, χ_r^2 -критерія Фрідмана та H-критерія Крускала-Уоліса визначається кореляційно-дисперсійні відхилення, що дають змогу виключити з рекомендаційної частини такі респондентські дані, що мають значні відхилення від норми. Загалом алгоритм моделі оцінки та математичної фільтрації результатів дослідження пріоритетів в управлінні процесу

залучення інновацій на підприємствах сфери транспортних послуг зображено на рисунку 3.1.

Таким чином, запропонований алгоритм моделі оцінки та математичної фільтрації результатів дослідження пріоритетів в управлінні процесу залучення інновацій на підприємствах сфери транспортних послуг, який складається з трьох блоків фільтрації, дає змогу виявити на першому етапі рівень варіативності досліджуваних даних за допомогою моди та медіани досліджуваного ряду. Цей прийом на відміну від існуючих дозволяє позбутися диспропорційних респондентських відхилень, що у сукупності можуть досить сильно вплинути на інтегральний показник. Так наприклад, якщо кількість респондентів, що не переважає 10% буде відповідати на питання з значним переважанням високих балів, то це досить серйозно вплине на результати аналізу і ще збільшить релевантність факторів, що були відмічені як дуже важливі, однак при застосуванні медіани порівняно зі середнім арифметичним, цей недолік не виникатиме.

На другому етапі визначити симетричність та гостроту розподілу, за допомогою за розрахунку асиметрії, стандартного відхилення та Ексцесу.

На третьому етапі обробки даних на основі аналізу за показником коефіцієнта кореляції Пірсона, показником F-критерія Фішера, критерія Фрідмана та H-критерія Крускала-Уоліса визначається кореляційно-дисперсійні відхилення, що дають змогу виключити з рекомендаційної частини такі респондентські дані, що мають значні відхилення від норми.

Також велике практичне значення та цінність в дослідженні перспектив та стратегічних пріоритетів в управлінні залученням інновацій на підприємствах сфери транспортних послуг є те, що було розроблено спеціальний інструментарій – анкету стандартизованого інтерв'ю, що вбирає в себе великий масив аналітичних узагальнень з даної проблематики, який відповідає на сучасні виклики проблем управління залученням інновацій на підприємствах сфери транспортних послуг.

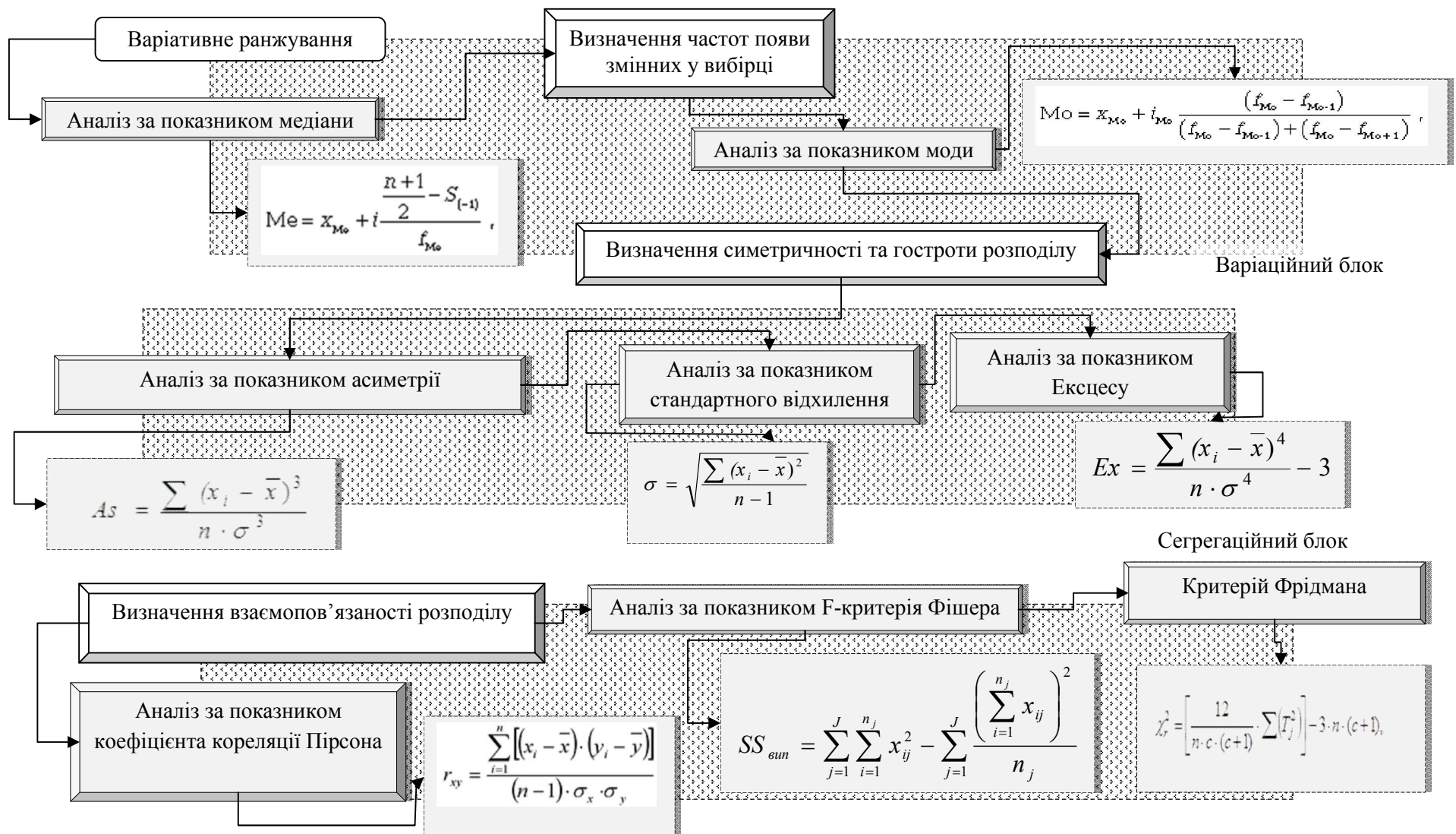


Рисунок 3.1 – Алгоритм оцінки та математичної фільтрації результатів вдосконалення пріоритетів управління залученням інновацій на підприємствах сфери транспортних послуг [розроблено автором]

Тому подальше використання саме такого підходу, на нашу думку, на відміну від існуючих концепцій, що базуються на якомусь одному показнику дає змогу більш точно та достовірно оцінити стан об'єкту дослідження та на цій основі спрямовано регулювати найважливіші процеси в рамках формування більш ефективних та актуальних підходів до процесу управління залученням інновацій на підприємствах сфери транспортних послуг. Подальший розвиток вище зазначеного математичного апарату буде зводитися до формування інструментів залученням інновацій на підприємствах сфери транспортних послуг на основі апробації авторської розробки.

При аналізі перспектив розвитку залучення інновацій на підприємствах сфери транспортних послуг було проведено дослідження, метою якого стало виявлення основних чинників, що сприяють реалізації принципів ефективної розбудови, та забезпечують більш продуктивний підхід до формування інструментів управління залученням інновацій на підприємствах сфери транспортних послуг.

Основне завдання дослідження – виявлення найбільш ефективних організаційних форм вдосконалення процесу управління залученням інновацій на підприємствах сфери транспортних послуг. На рисунку 3.2. подано відповіді респондентів на запитання: «Визначте, будь ласка, пріоритетність окремих принципів забезпечення технологічного оновлення на основі інноваційного розвитку на підприємствах транспортних послуг?».

Як бачимо з діаграми, за показником медіани найбільш важливими факторами, які набрали більш високі показники на думку респондентів є такий пункт анкети як: інтеграція автомобільної транспортної системи до європейської (1.8) з показником медіани 4,36; міжнародне співробітництво в сфері пасажирських перевезень (1.9) з показником медіани 4,28; оновлення автомобільними перевізниками рухомого складу (1.7) з показником медіани 3,97.

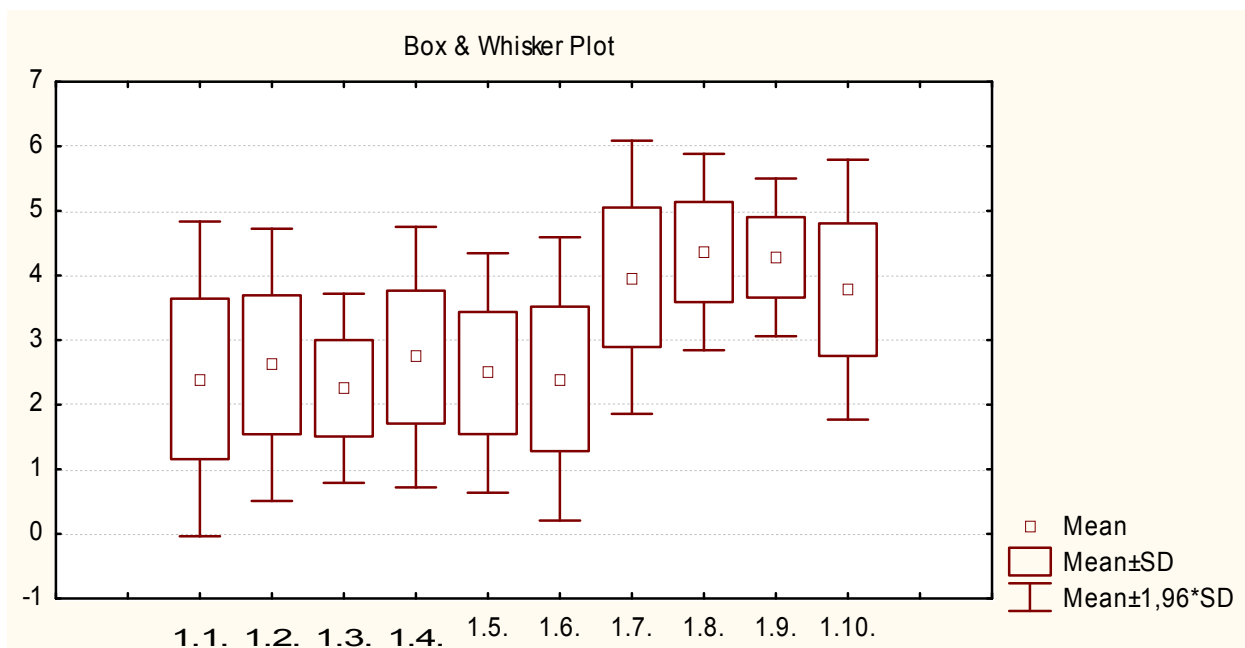


Рисунок 3.2 – Оцінки респондентів щодо принципів забезпечення інноваційного оновлення на підприємствах сфери транспортних послуг

З найнижчими оцінками за показником медіани, респонденти виділили наступні фактори: економічне зростання країни (1.1) з показником медіани 2,4; підвищення рівня безпеки перевезень пасажирів (1.6) з показником медіани 2,4; культурний розвиток нації (1.5) з показником медіани 2,49. За показниками розмаху варіації відповідей респондентів, середнім геометричним та модою варіаційного ряду найбільш релевантними є: інтеграція автомобільної транспортної системи до європейської (1.8); міжнародне співробітництво в сфері пасажирських перевезень (1.9).

Аналізуючи перше питання анкети слід зазначити, що деякі вище зазначені відповіді мають більш релевантні варіаційні показники. В першому питанні анкети найбільш релевантним за такими показниками як розмах варіації відповідей респондентів, середнє геометричним та модою варіаційного ряду є пункт (1.8) міжнародне співробітництво в сфері пасажирських перевезень. За структурою відповідей, респонденти відзначили як один з важливих факторів забезпечення інноваційного оновлення на підприємствах сфери транспортних послуг: інтеграція автомобільної

транспортної системи до європейської. З відповідей «неважливо», «помірно важливо», «важливо», «дуже важливо» експерти практично одноголосно відзначили такий пункт як «важливо». Причому варіація відповідей, що означає відношення стандартного відхилення до середнього відхилення складає 0,38%, що говорить про достовірність та релевантність саме цього пункту для подальшого використання у рекомендаційній частині дослідження.

Результати відповідей респондентів до пункту: «Які з наведених нижче інституцій найбільше впливають на залучення інновацій на підприємствах сфери транспортних послуг?» з питання «Міжнародне співробітництво в сфері пасажирських перевезень» зображено на рисунку 3.3.

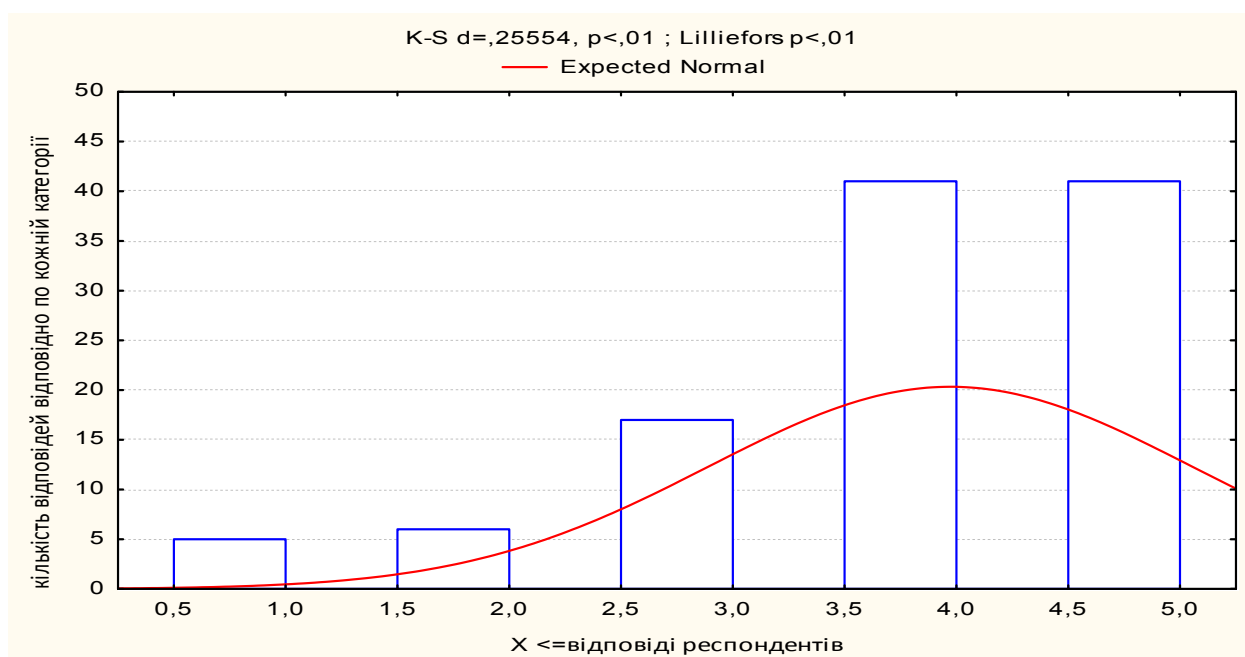


Рисунок 3.3 – Результати відповідей респондентів з питання «Міжнародне співробітництво в сфері пасажирських перевезень» до першого пункту

Наступний пункт анкети, в якому респондентам було запропоновано визначити «Які з наведених нижче інституцій найбільше впливають на залучення інновацій на підприємствах сфери транспортних послуг?» (рисунок 3.4). Серед відповідей респондентів за показником медіан найбільш важливими факторами, які набрали більш високі показники є такі пункти

анкети як: обласна державна адміністрація (2.1) з показником медіани 4,0; засоби масової інформації (2.6) з показником медіани 5,0; представники місцевого самоврядування (2.4) з показником медіани 4,0.

За показниками розмаху варіації відповідей респондентів, середнім геометричним та модою варіаційного ряду найбільш релевантними є: обласна державна адміністрація (2.1); засоби масової інформації (2.6); представники місцевого самоврядування (2.4). Загальні дані оцінок респондентів, щодо другого питання про види інституцій, що впливають залучення інновацій на підприємствах сфери транспортних послуг зображено на рисунку 3.4.

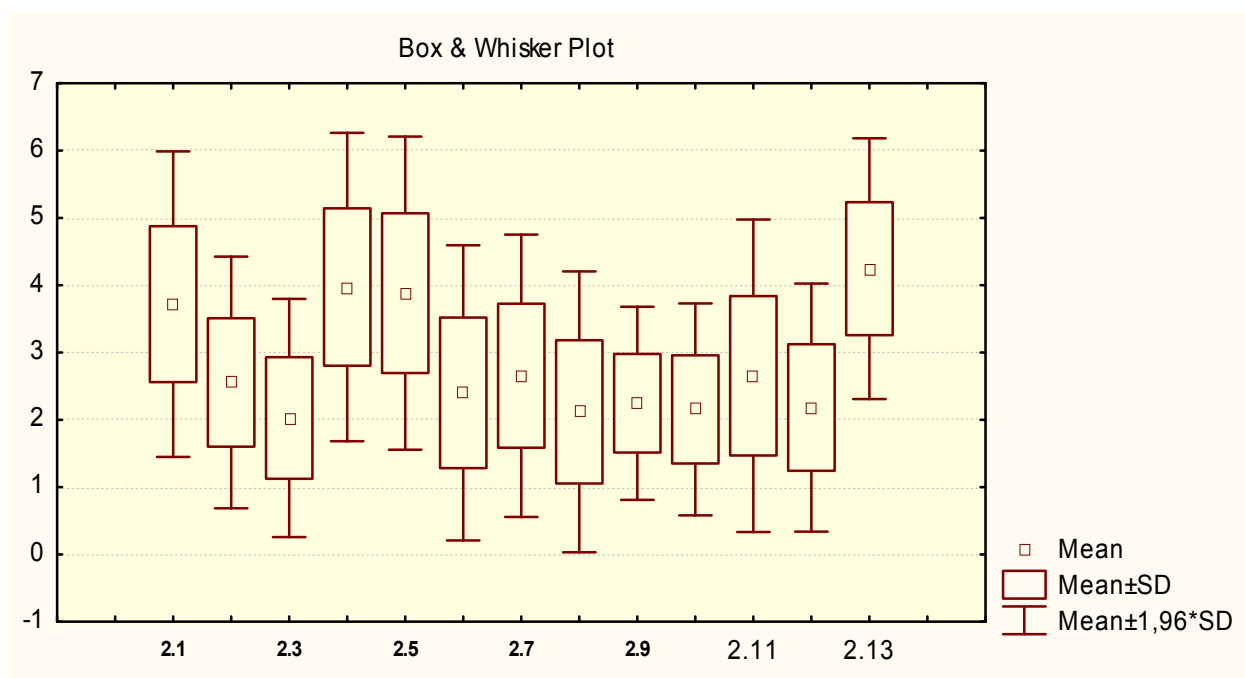


Рисунок 3.4 – Оцінки респондентів щодо видів інституцій, що впливають залучення інновацій на підприємствах сфери транспортних послуг

Аналіз рисунку 3.4. дає можливість відібрати релевантні результати опитування, що виражаються у відповідних їх характеристиках.

Порівнюючи таку характеристику відповідей респондентів, можна визначити, що пункти (2.1), (2.6), (2.5) мають найвищий рейтинг, а пункти (2.8), (2.7), (2.3) мають найнижчі рейтинги. Порівнюючи таку характеристику відповідей респондентів як «Range» тобто розмах, різницю між

максимальним і мінімальним значеннями вибірки можна визначити, що пункти (2.1), (2.6), (2.5) мають найвищий рейтинг, а пункти (2.8), (2.7), (2.3) мають найнижчі рейтинги. Порівнюючи таку характеристику відповідей респондентів як Std.dev (стандартне відхилення) можна визначити, що пункти (2.8), (2.7), (2.3) мають найвищий рейтинг, а пункти (2.1), (2.6), (2.5) мають найнижчі рейтинги. Вищезазначене дає змогу виділити для подальшого аналізу найбільш релевантний пункт відповіді. Саме пункт «представники місцевого самоврядування» (2.4) має найбільш високі характеристики достовірності. Крім того як можна побачити на гістограмі, з відповідей «неважливо», «помірно важливо», «важливо», «дуже важливо» експерти відзначили такий пункт як «важливо» з найбільшою кількістю відповідей (рисунок 3.5).

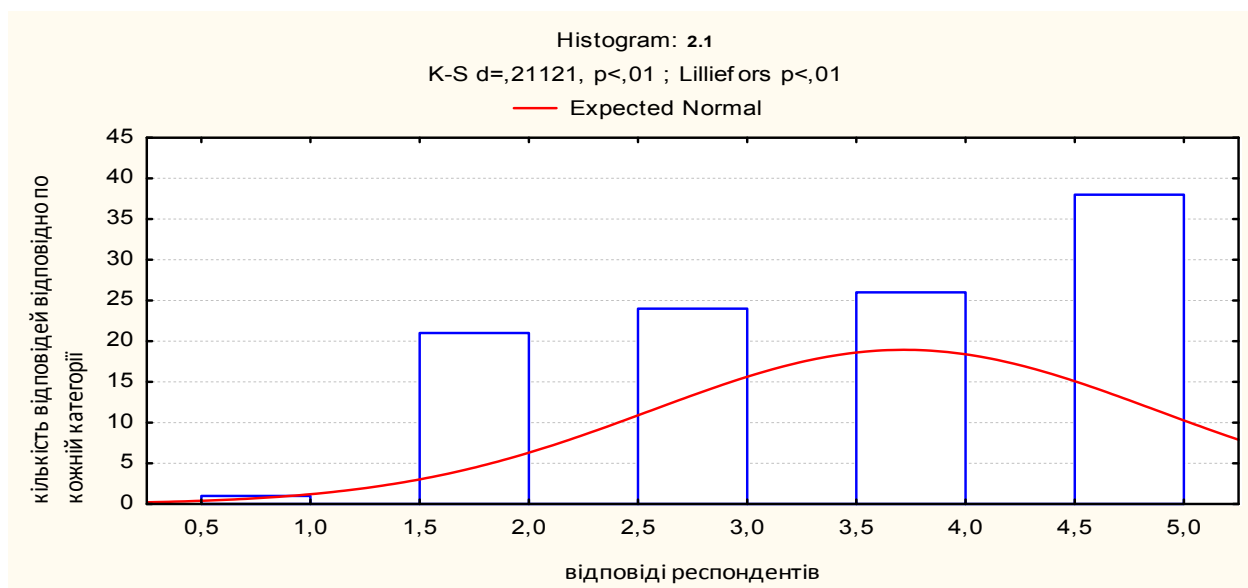


Рисунок 3.5 – Результати відповідей респондентів з пункту «Представники місцевого самоврядування»

Наступний пункт анкети, в якому респондентам було запропоновано «Визначте, будь ласка, наскільки важливі наступні складові для конкурентоспроможності на підприємствах сфери транспортних послуг?» Серед відповідей респондентів, як бачимо з рисунку 3.6, за показником медіан найбільш важливими факторами, які набрали більш високі показники

є такий пункти анкети як інформаційно-інституційне обслуговування (3.4) з показником медіани 4,0 (рисунок 3.7); охорона навколишнього природного середовища; (3.8) з показником медіани 5,0. Найнижчими показниками характеризуються наступні пункти: санітарно-гігієнічні вимоги до пасажирського приміщення автобусів (3.2) з показником медіани 1,0.

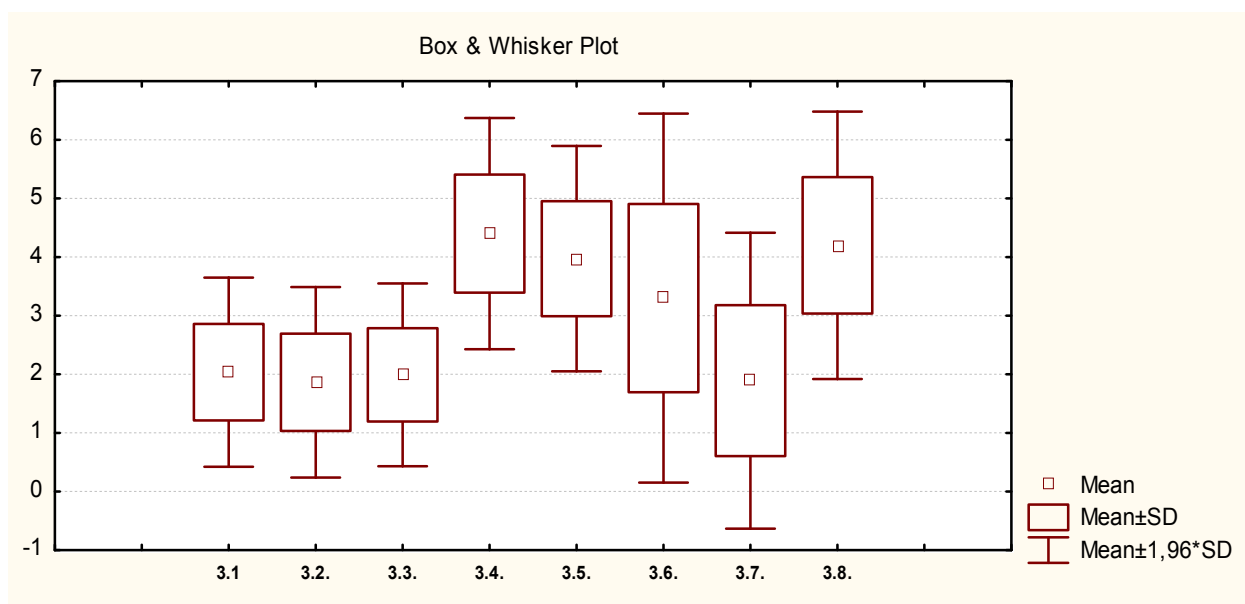


Рисунок 3.6 – Оцінки респондентів щодо пріоритетів конкурентоспроможності на підприємствах сфери транспортних послуг

Порівнюючи таку характеристику відповідей респондентів як «Range» тобто розмах, різницю між максимальним і мінімальним значеннями вибірки можна визначити, майже всі пункти мають однаковий показник, що говорить про відносно високий рівень достовірності даних представлені респондентами.

Порівнюючи таку характеристику відповідей респондентів як Std.dev (стандартне відхилення) можна визначити, що майже всі пункти мають низькі показники відхилення, що говорить про високий рівень однотайності респондентів у своїх оцінках з цього пункту анкети.

Проте за верхніми та нижніми квантильними рівнями саме пункт під назвою «інформаційно-інституційне обслуговування» (3.4) має найбільш високі характеристики достовірності. Крім того як можна побачити на

гістограмі з відповідей експерти відзначили такий пункт як «важливо» з найбільшою кількістю відповідей (рисунок 3.7).

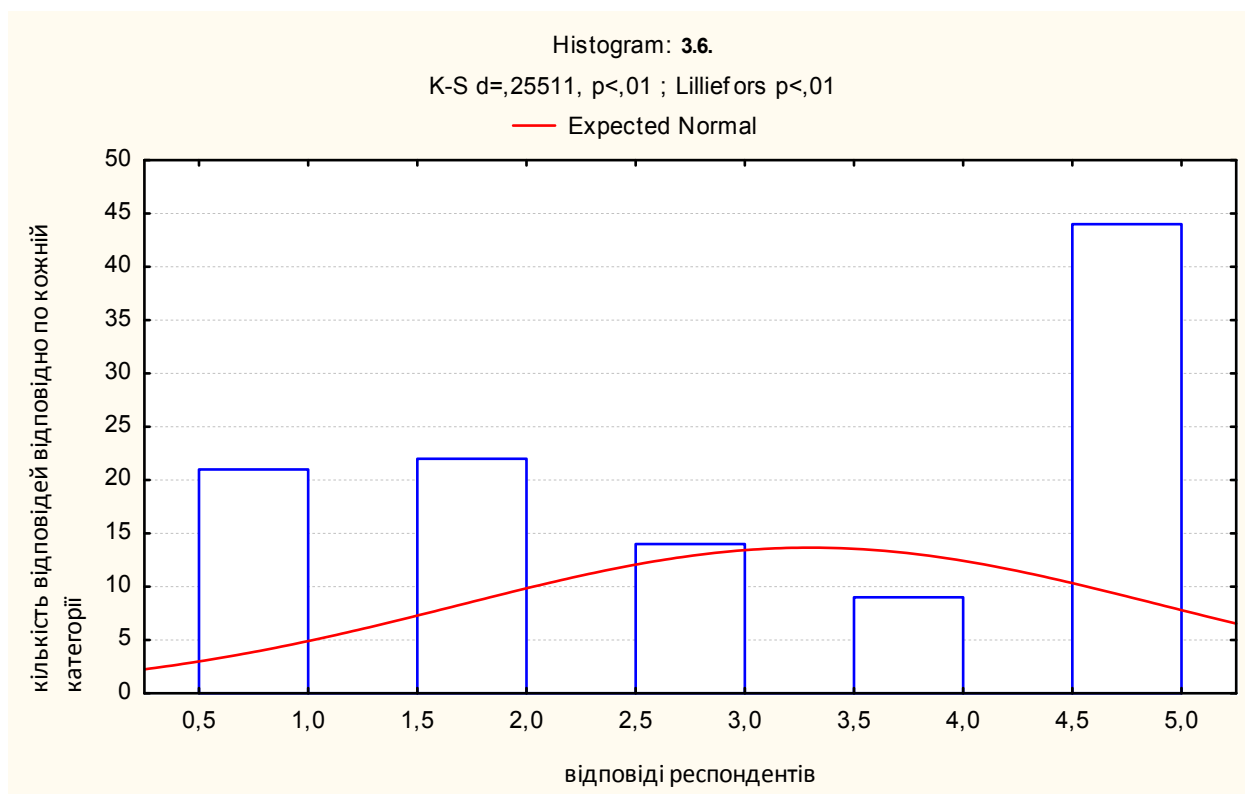


Рисунок 3.7 – Результати відповідей респондентів з пункту «Інформаційно-інституційне обслуговування»

Наступний пункт анкети, в якому респондентам було запропоновано визначити «Наскільки якісно на підприємствах сфери транспортних послуг забезпечується впровадження інновацій?» Серед відповідей респондентів, як бачимо з рисунку 3.8, за показником медіан найбільш важливими факторами, які набрали більш високі показники є такі пункти анкети як: майже не забезпечують (4.4) з показником медіани 4,0; зовсім не забезпечують (4.5) (рисунок 3.8).

Найнижчими показниками характеризуються наступні пункти: повністю забезпечують (4.1) з показником медіани 1,0. Порівнюючи таку характеристику відповідей респондентів як «Range» майже всі пункти мають однаковий показник, що говорить про відносно високий рівень достовірності даних представлені респондентами. Порівнюючи таку характеристику

відповідей респондентів як Std.dev (стандартне відхилення) можна визначити, що найкращими характеристиками характеризуються пункти (4.4), (4.5). Найбільші характеристики стандартних відхилень мають пункти (4.1), (4.2). Вище зазначене дає змогу виділити для подальшого аналізу найбільш релевантний пункт відповіді. Саме пункт під назвою «Майже повністю забезпечують» (4.4) має найбільш високі характеристики достовірності в таких пунктах як: ставлення стандартного відхилення до середнього Variance (коефіцієнт варіації) з показником 0,45.

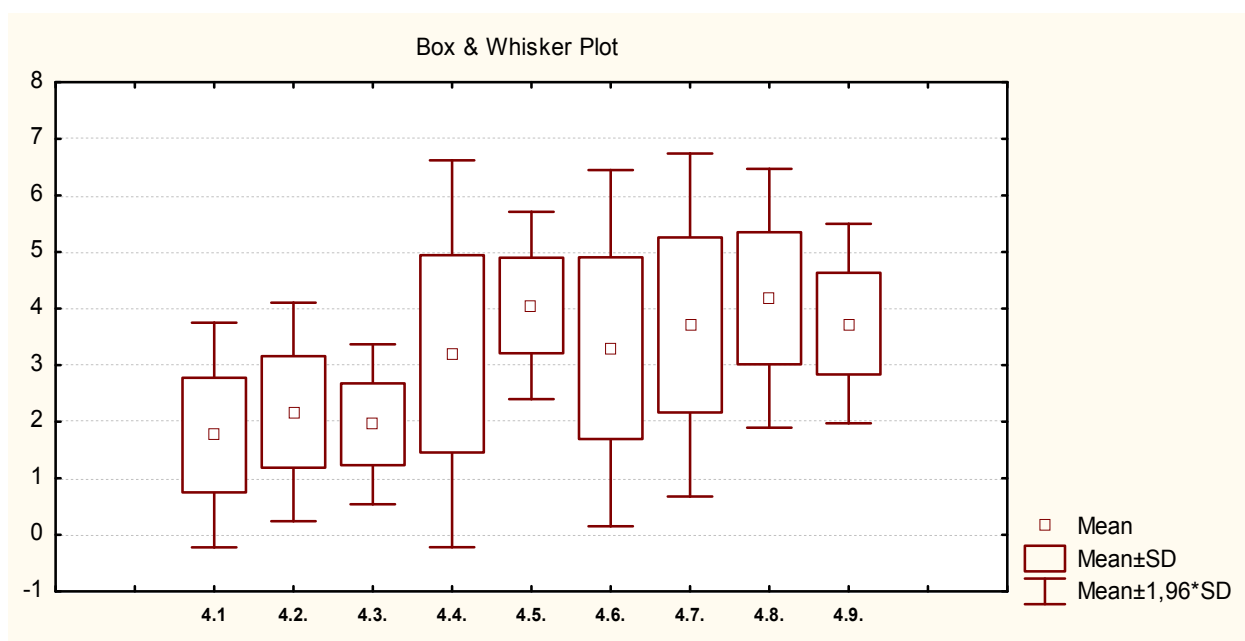


Рисунок 3.8 – Оцінки респондентів щодо якості забезпечення впровадження інновацій на підприємствах сфери транспортних послуг

Крім того, як можна побачити на гістограмі з відповідей «неважливо», «помірно важливо», «важливо», «дуже важливо» експерти відзначили такий пункт як «важливо» з найбільшою кількістю відповідей, проте значна кількість експертів відзначила у своїх відповідях питання: «частково забезпечують» як «дуже важливо» (рисунок 3.9).

Наступний пункт анкети, в якому респондентам було запропоновано визначити «Які труднощі, на Вашу думку, найбільше перешкоджають розвитку інновацій на підприємствах сфери транспортних послуг?».

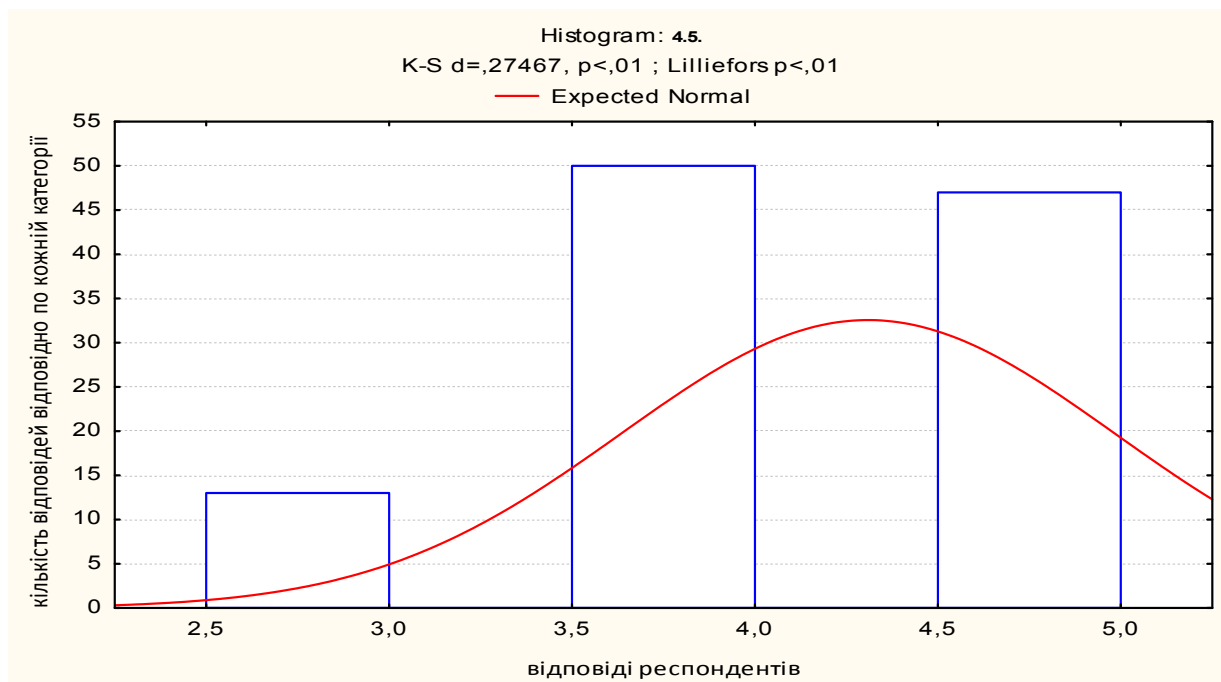


Рисунок 3.9 – Результати відповідей респондентів з пункту «Майже забезпечують»

Серед відповідей респондентів, як бачимо з рисунку 3.10, за показником медіан найбільш важливими факторами, які набрали більш високі показники є такі пункти анкети як: недостатній рівень запровадження міжнародного досвіду (5.9) показником медіани 4,5; недостатній рівень підтримки з боку місцевої влади (5.3) з показником медіани 5, що говорить про високу однотайність респондентів при відповіді на данні питання. Загальна характеристика відповідей респондентів говорить про досить чіткі акценти у вирішені питань, що перешкоджають розвитку інновацій на підприємствах сфери транспортних послуг (рисунок 3.10). Порівнюючи таку характеристику відповідей респондентів як «Range» можна визначити, такий пункт анкети як «недостатній рівень запровадження міжнародного досвіду» має найкращий показник, а всі інші пункти мають однаковий показник, що говорить про відносно не високий рівень достовірності даних, представлених респондентами.

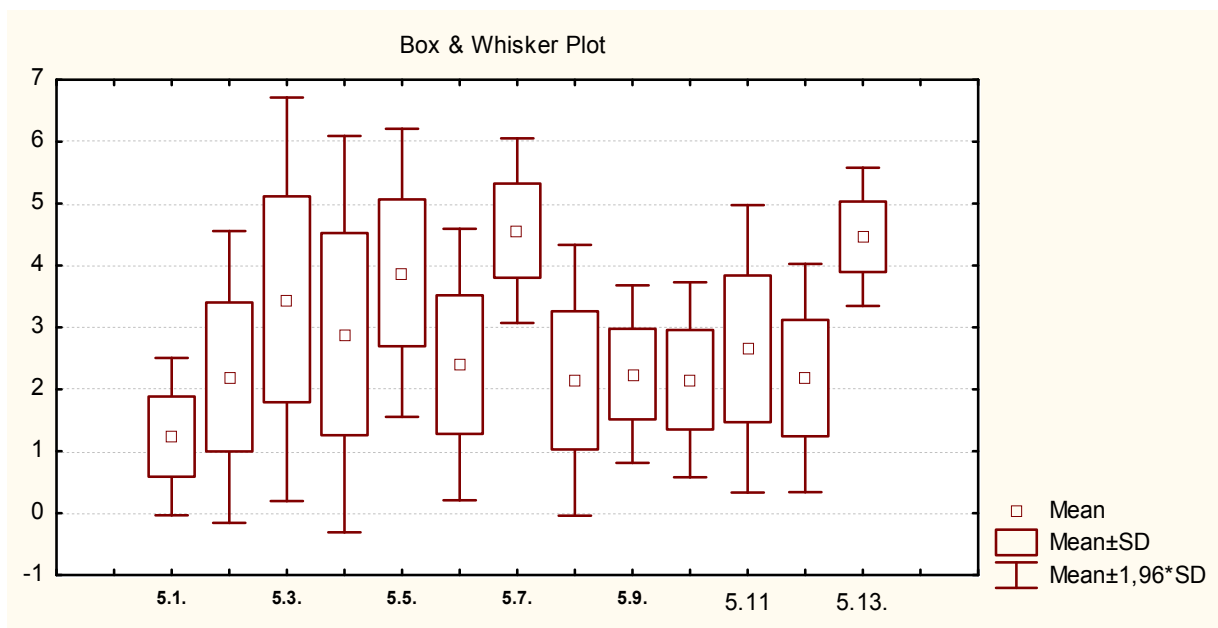


Рисунок 3.10 - Оцінки респондентів щодо труднощів, що перешкоджають розвитку інновацій на підприємствах сфери транспортних послуг

Порівнюючи таку характеристику відповідей респондентів як Std.dev (стандартне відхилення), можна визначити, що найкращими характеристиками характеризуються пункти (5.3), (5.4), (5,5), а найбільші характеристики стандартних відхилень мають пункти (5.1), (5.2), (5,8). Вище зазначене дає змогу виділити для подальшого аналізу найбільш релевантний пункт відповіді – «недостатній рівень запровадження міжнародного досвіду» (5.9) має найбільш високі характеристики достовірності в таких пунктах як: ставлення стандартного відхилення до середнього Variance (коефіцієнт варіації) з показником 0,32. Крім того, як можна побачити з гістограми з відповідей «неважливо», «помірно важливо», «важливо», «дуже важливо», експерти відзначили такий пункт як «важливо» з найбільшою кількістю відповідей, проте значна кількість експертів відзначила у своїх відповідях питання «недостатній рівень фінансування з боку держави» «помірно важливо» (рисунок 3.11).

Наступний пункт анкети, в якому респондентам було запропоновано «Оцініть, будь ласка, вплив наступних факторів на розвиток інновацій підприємств сфери транспортних послуг».

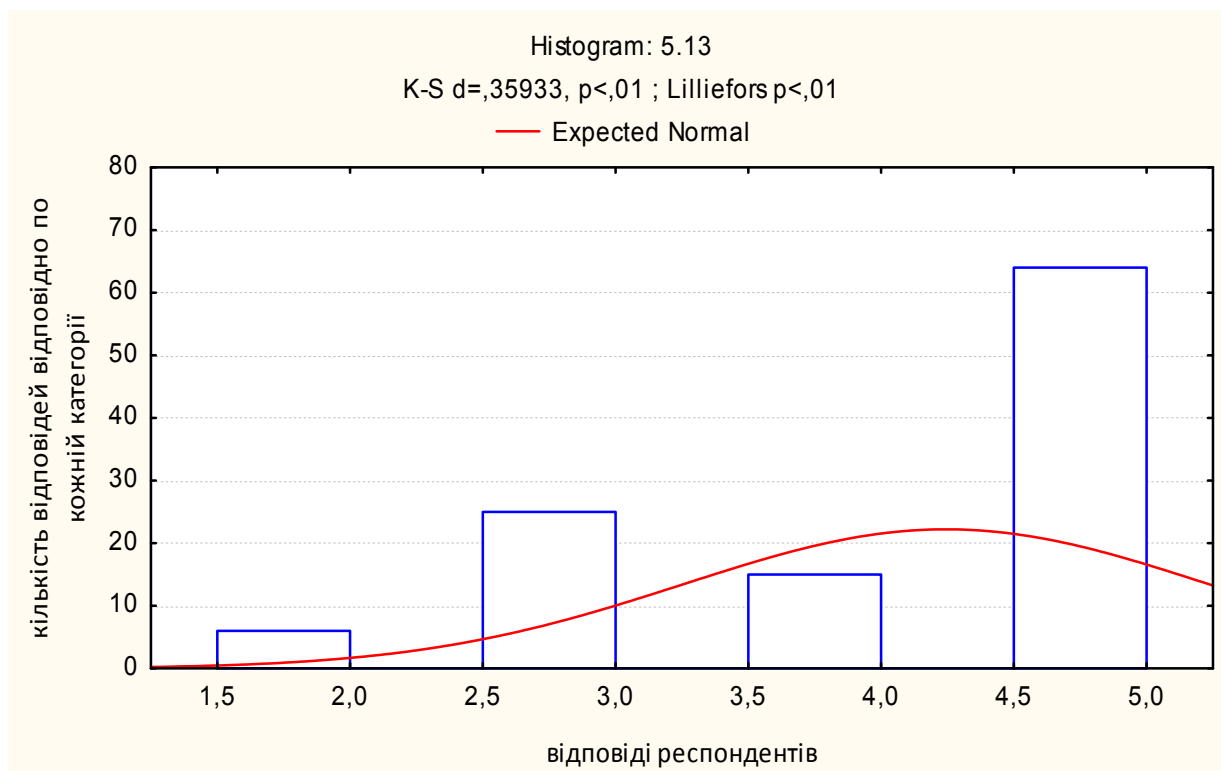


Рисунок 3.11 – Результати відповідей респондентів з пункту «Недостатній рівень запровадження міжнародного досвіду»

З найнижчими оцінками за показником медіани, респонденти виділили наступні фактори: поглиблення міжнародного поділу праці й інтернаціоналізація виробництва (6.1) з показником медіани 2,4; розвиток економічної і передусім торговельної інтеграції: усунення регіональних бар'єрів, формування спільних ринків, зон вільної торгівлі пункт (6.6) з показником медіани 2,4; регулювання міжнародної торгівлі в межах СОТ пункт (1.5) з показником медіани 2,49. За показниками розмаху варіації відповідей респондентів, середнім геометричним та модою варіаційного ряду найбільш релевантними є: розвиток міжнародної логістики (6.8); дії уряду України щодо сприяння розвитку експорту (6.9). Загальні дані оцінок респондентів щодо впливу факторів на розвиток інновацій підприємств сфери транспортних послуг зображено на рисунку 3.12.

Аналізуючи це питання анкети слід зазначити, у зв'язку з тим, що деякі вище зазначені відповіді мають більш релевантні варіаційні показники, то в цьому питанні анкети найбільш релевантним за такими показниками як

розмах варіації відповідей респондентів, середнє геометричним та модою варіаційного ряду є пункт (6.8) «розвиток міжнародної логістики».

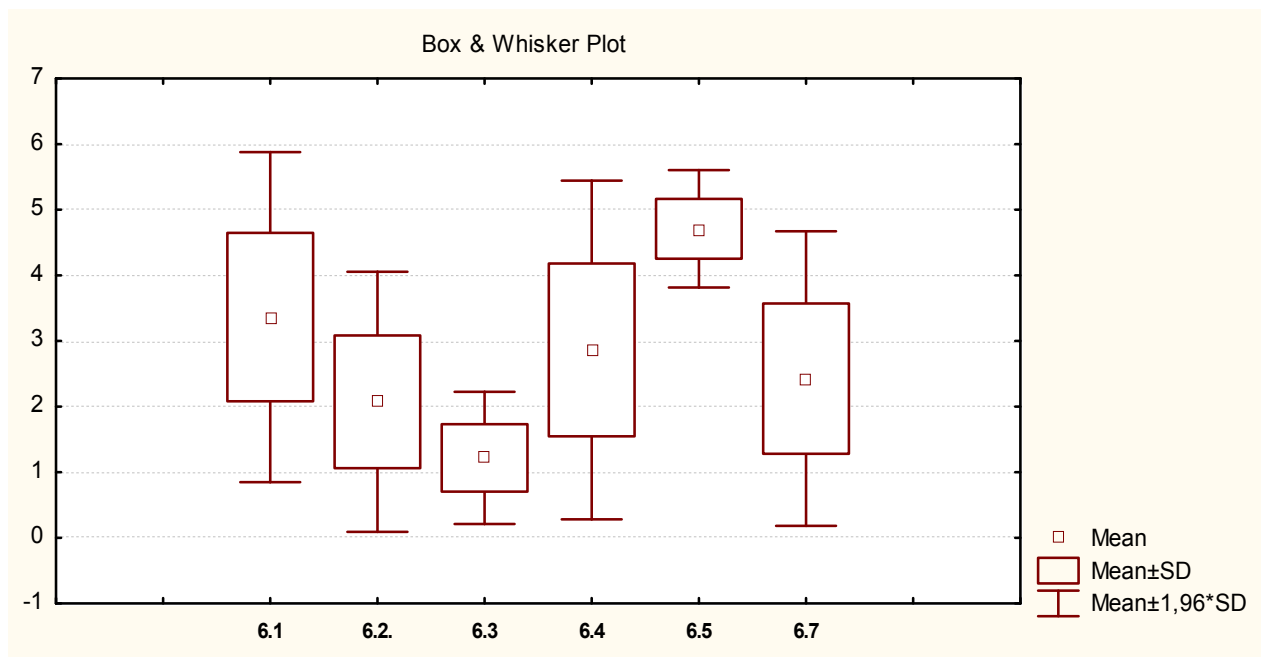


Рисунок 3.12 – Оцінки респондентів щодо впливу факторів на розвиток інновацій підприємств сфери транспортних послуг

За структурою відповідей, респонденти відзначили як один з важливих напрямів впливу на міжнародну торгівлю саме розвиток міжнародної логістики з відповідей «неважливо», «помірно важливо», «важливо», «дуже важливо» експерти практично одноголосно відзначили такий пункт як «важливо». Причому варіація відповідей, що означає відношення стандартного відхилення до середнього відхилення складає 0,38%, що говорить про достовірність та релевантність саме цього пункту для подальшого використання у рекомендаційній частині дослідження. Результати відповідей респондентів до пункту «Розвиток міжнародної логістики» (рисунок 3.13).

Наступним етапом аналізу анкетних даних є зведення даних до єдиної системи з метою виявлення релевантних для рекомендаційної частини аналітичних узагальнень.

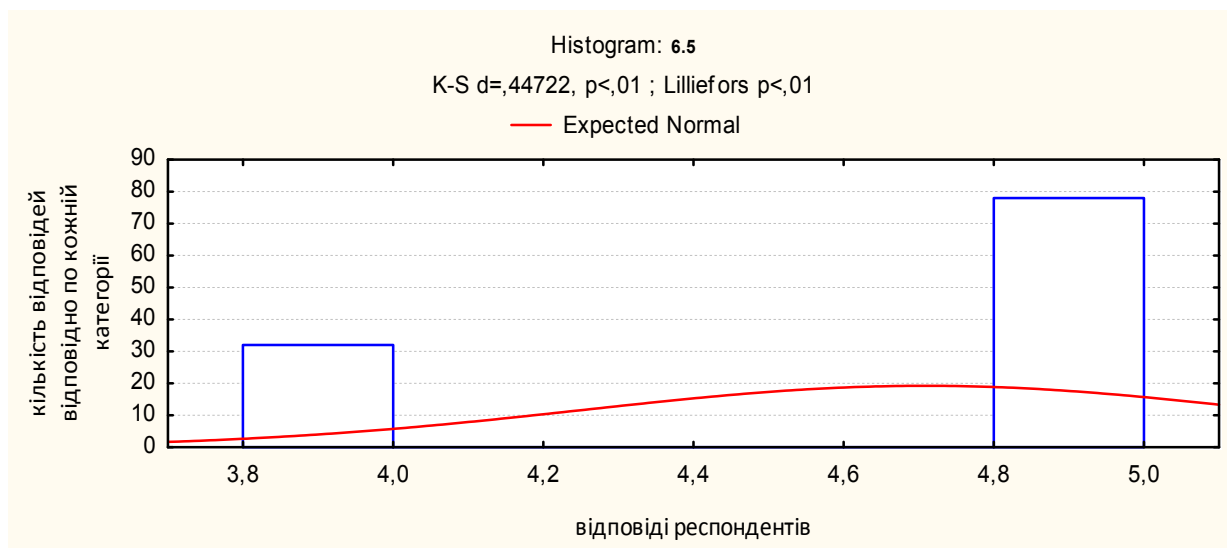


Рисунок 3.13 – Оцінки респондентів з пункту «Розвиток міжнародної логістики»

Узагальнюючи проведені дослідження анкетних даних за допомогою розробленої системи статистико-математичної фільтрації можна інтерпретувати ентропію показників зведених анкетних даних та виділити основні інформаційні блоки, що можуть бути застосовані для подальшого використання в рекомендаційній частині. Таким чином, за статистичними фільтрами достовірності можна виділити наступні категорії інструментів, що формуватимуть рекомендаційний блок. Інтерпретація ентропії показників зведених анкетних даних представлено в таблиці 3.2.

При аналізі інструментів, що забезпечують просування українського експорту на сучасному етапі валідними рекомендаціями є: міжнародне співробітництво в сфері пасажирських перевезень.

За структурою відповідей, респонденти відзначили як один з важливих факторів забезпечення інноваційного оновлення на підприємствах сфери транспортних послуг респонденти відмітили: інтеграція автомобільної транспортної системи до європейської. В наступному пункті релевантними є: обласна державна адміністрація (2.1) з показником медіани 4,0; засоби масової інформації (2.6) з показником медіани 5,0; представники місцевого самоврядування (2.4) з показником медіани 4,0.

Таблиця 3.2 – Інтерпретація ентропії показників зведених анкетних даних

| Пункт анкети | Варіативне ранжування | | | Гострота відхилень | | | |
|--------------|-----------------------|-----------|--------------------|--------------------|------|-----------------------|--------------------|
| | мода | асиметрія | квантильний розмах | експес | сума | стандартне відхилення | середнє гармонічне |
| 1.2 | 3 | 0,09333 | 1 | -0,6 | 288 | 1,08 | 2,090 |
| 1.3 | 2 | 0,35154 | 1 | 0,0 | 248 | 0,75 | 1,982 |
| 1.4 | 3 | 0,13948 | 1 | -0,4 | 301 | 1,03 | 2,272 |
| 1.7 | 3 | -1,10524 | 2 | 0,8 | 437 | 1,08 | 3,425 |
| 1.8 | 5 | -1,09828 | 1 | 0,7 | 480 | 0,77 | 4,180 |
| 1.9 | 4 | -0,27842 | 1 | -0,6 | 471 | 0,62 | 4,185 |
| 2.1 | 5 | -0,32990 | 2 | -1,2 | 409 | 1,16 | 3,274 |
| 2.4 | 5 | -1,03461 | 1 | 0,0 | 437 | 1,17 | 3,381 |
| 2.5 | 5 | -0,87485 | 2 | -0,1 | 427 | 1,19 | 3,254 |
| 2.7 | 2 | 0,36539 | 1 | -0,5 | 292 | 1,07 | 2,184 |
| 2.1 | 3 | -0,03623 | 2 | -1,3 | 240 | 0,94 | 1,725 |
| 2.1 | 5 | -0,86220 | 2 | -0,7 | 467 | 0,99 | 3,945 |
| 3.2 | 2 | 0,46616 | 2 | -0,5 | 239 | 0,98 | 1,947 |
| 3.3 | 2 | 0,81416 | 0 | 2,1 | 215 | 0,72 | 1,823 |
| 3.4 | 5 | -0,21808 | 4 | -1,7 | 352 | 1,74 | 2,602 |
| 3.5 | 4 | -1,68896 | 1 | 4,6 | 446 | 0,84 | 3,915 |
| 3.6 | 5 | -0,19169 | 3 | -1,6 | 363 | 1,61 | 2,817 |
| 3.7 | 5 | -0,69672 | 3 | -1,1 | 408 | 1,55 | 3,247 |
| 3.8 | 5 | -1,20972 | 2 | 0,3 | 460 | 1,17 | 3,944 |
| 3.9 | 4 | -0,61380 | 1 | 0,8 | 407 | 0,90 | 3,595 |
| 4.1 | 4 | -0,46240 | 1 | -0,8 | 474 | 0,67 | 4,193 |
| 4.4 | 5 | -1,03461 | 1 | 0,0 | 437 | 1,17 | 3,381 |
| 4.5 | 5 | -0,87485 | 2 | -0,1 | 427 | 1,19 | 3,254 |
| 4.9 | 2 | 0,00929 | 1 | -0,4 | 247 | 0,73 | 1,961 |
| 5.1 | 4 | -0,46240 | 4 | -0,8 | 474 | 0,67 | 4,193 |
| 5.2 | 2 | 0,35804 | 2 | -0,2 | 281 | 0,95 | 2,160 |
| 5.3 | 2 | 0,78278 | 2 | 0,4 | 223 | 0,90 | 1,660 |
| 5.4 | 5 | -1,03461 | 5 | 0,0 | 437 | 1,17 | 3,381 |
| 5.5 | 5 | -0,87485 | 5 | -0,1 | 427 | 1,19 | 3,254 |
| 5.6 | 2 | 0,31560 | 2 | -0,8 | 264 | 1,12 | 1,853 |
| 6.1 | 4 | -0,4624 | 1 | -0,8 | 474 | 0,67 | 4,193 |
| 6.2 | 2 | 0,35804 | 1 | -0,2 | 281 | 0,95 | 2,160 |
| 6.3 | 2 | 0,78278 | 1 | 0,4 | 223 | 0,90 | 1,660 |
| 6.4 | 5 | -1,03461 | 1 | 0,0 | 437 | 1,17 | 3,381 |
| 6.5 | 5 | -0,87485 | 2 | -0,1 | 427 | 1,19 | 3,254 |

В наступному пункті релевантними є: інформаційно-інституційне обслуговування (3.4) з показником медіани 4,0; охорона навколишнього природного середовища; (3.8) з показником медіани 5,0. В наступному пункті «Наскільки якісно підприємствах сфери транспортних послуг забезпечується впровадження інновацій?» релевантними є: майже не забезпечують (4.4) з

показником медіани 4,0; зовсім не забезпечують (4.5). В наступному пункті релевантними є: недостатній рівень запровадження міжнародного досвіду (5.9) показником медіани 4,5; недостатній рівень підтримки з боку місцевої влади (5.3) з показником медіани 5, це говорить про високу однотайність респондентів при відповіді на данні питання. В наступному пункті релевантними є: поглиблення міжнародного поділу праці й інтернаціоналізація виробництва (6.1) з показником медіани 2,4; розвиток економічної і передусім торговельної інтеграції: усунення регіональних бар'єрів, формування спільних ринків, зон вільної торгівлі пункт (6.6) з показником медіани 2,4.

Отже, вище наведені пункти, виділені за допомогою розробленої економіко-статистичною моделлю фільтрації дозволили та обґрунтувати найбільш перспективні рекомендації щодо вдосконалення процесу управління залученням інновацій на підприємствах сфери послуг. Таким чином подальший розвиток та удосконалення економічного механізму інноваційного розвитку підприємств сфери транспортних послуг як свідчить проведений авторський аналіз повинен базуватись на імплементації міжнародної практики в сфері технологічно-інформаційного середовища.

Запропонований авторський алгоритм оцінки та математичної фільтрації результатів пріоритетів процесу управління залученням інновацій на підприємствах сфери транспортних послуг поєднує у собі як інструменти аналізу варіативності даних, так і розрахунок кореляційно-дисперсійних відхилень, що дозволяє більш точно та достовірно визначати релевантні пріоритети, що були вибрані із анкетних даних.

3.2. Удосконалення організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку підприємств сфери послуг

Вивчення теоретико-методологічних основ оцінки можливостей і перспектив інноваційного розвитку підприємств сфери послуг передбачає

розгляд методологічних основ управління інноваційним розвитком, які утворюють принципи управління інноваційним розвитком, аналіз підходів до управління інноваційним розвитком та його інструментарію, характеристики основних методів управління інноваційним розвитком підприємств сфери послуг.

Методологічну основу інноваційного розвитку підприємств сфери послуг складають принципи, яким повинна відповідати система управління інноваційним розвитком цих підприємств. Принцип розглядається, як основне правило, відповідно до якого реалізується процес управління, здійснюється діяльність, виконуються роботи тощо.

До принципів управління інноваційним розвитком підприємств сфери послуг належать:

- адаптивність – проявляється в прагненні підприємства до стану рівноваги, який передбачає адаптацію параметрів підприємства до мінливих параметрів зовнішнього середовища;
- надійність як комплексна властивість системи, що визначає її здатність функціонувати, зберігаючи свої параметри у певному діапазоні протягом тривалого часу;
- синергізм, що характеризує підприємство сфери послуг як дещо більше, ніж проста сума складових його частин, що дозволяє розглядати підприємство як ефективну структуру зі складових її елементів;
- динамічність, що характеризує підприємство сфери послуг як постійно мінливе в часі, розвиток якого відбувається в динаміці;
- прогнозованість, що дозволяє здійснювати аналіз стану підприємства сфери послуг у майбутньому;
- гнучкість, що виражається у здатності підприємства сфери послуги змінюватися відповідно до змін зовнішнього середовища;
- цілісність, що припускає первинність цілого по відношенню до частин, тобто не елементи складають систему, а система складається з елементів, які виділяються з неї в рамках системного аналізу;

– цілеспрямованість, як властивість характерна для всіх систем, що виражається в існуванні у системи мети.

Як відомо підприємства, що характеризуються високою ефективністю інноваційного розвитку, використовують також наступні принципи управління власним інноваційним розвитком:

- централізація управління, коли організація керівництва та управління інноваційними процесами підприємства ведеться з єдиного центру;
- висока інтелектуальність, що припускає використання глибоких і різносторонніх знань менеджменту та його особливостей в окремих сферах.
- соціальна відповідальність перед суспільством і державою за якість виробленої продукції та наданих послуг;
- інвестиційні ризики, що характерні для реалізації проектів з високою капіталоемністю та пов'язані з постійними змінами кон'юнктури ринку.

Управління інноваційним розвитком підприємств сфери послуг має базуватися на використанні теоретичних положень конкретних наукових шкіл і теорій управління, визначальних підходів до управління інноваційним розвитком. Узагальнюючи теоретичну базу загальнонаукових і окремих підходів до управління необхідно виділити наступні підходи до управління інноваційним розвитком підприємств сфери послуг: проектний, системний, ситуаційний, процесний, синергетичний та функціональний, характеристика яких наведена в таблиці 3.3.

Розвиток сфери послуг залежить від економічних, політичних і соціальних умов, внаслідок чого процес впровадження інновацій в систему управління сферою послуг вимагає значних зусиль і витрат, а відсутність організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку є однією з причин недостатності інноваційного розвитку підприємств сфери послуг. При цьому під організаційно-економічним механізмом інноваційного розвитку сфери послуг розуміють сукупність засобів і процесів, включаючи елементи інфраструктури системи управління, систему взаємодії, функції, нормативи та регламенти, що забезпечують управління інноваційним

розвитком сфери послуг у відповідності з пріоритетними напрямками та потребами суспільства, а тому модель управління інноваційного розвитку підприємств сфери послуг може бути подана на рисунок 3.14.

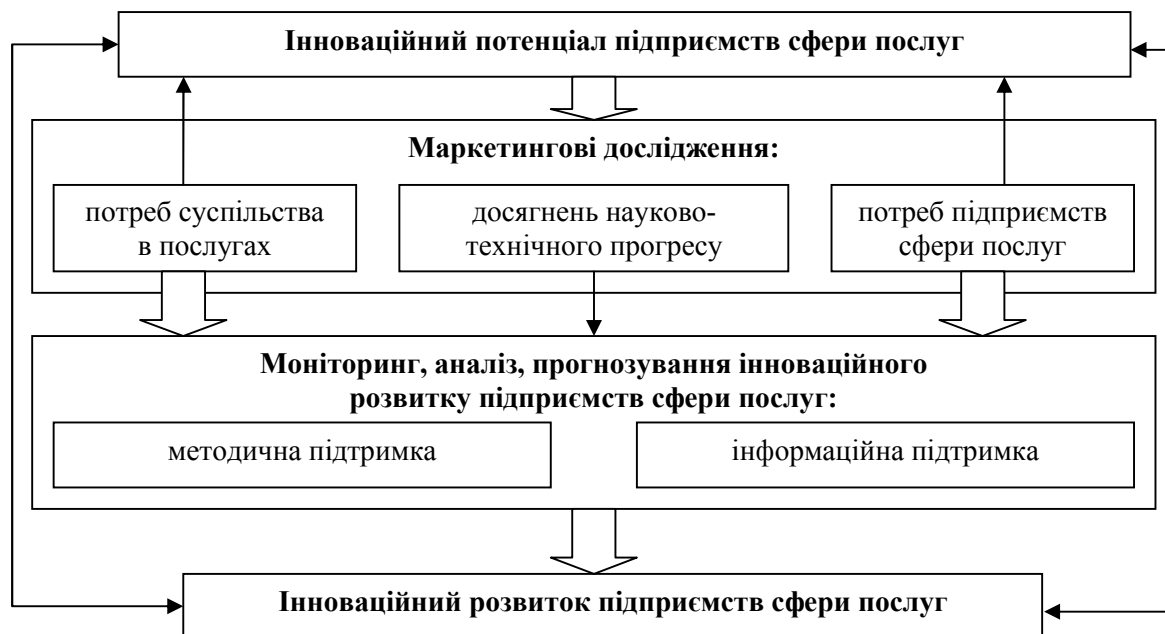


Рисунок 3.14 – Модель управління інноваційним розвитком підприємств сфери послуг [розроблено автором]

Основними задачами такої моделі управління інноваційною діяльністю підприємств сфери послуг є:

- забезпечення прогнозування та планування інноваційного розвитку підприємств сфери послуг;
- інноваційне проектування та впровадження інформаційно-технологічних проектів;
- забезпечення науково-методичної підтримки інноваційного розвитку підприємств сфери послуг;
- забезпечення інформаційної підтримки інноваційного розвитку підприємств сфери послуг.

Удосконалена модель включає функціональні блоки, що забезпечують процес інноваційної діяльності, а також всі необхідні зв'язки між блоками,

Забезпечення управління повинно здійснюватися шляхом удосконалення інфраструктури управління, тобто створення нового організаційно-економічного механізму, діючого на основі нормативів і регламентів, який передбачає використання стратегічного підходу до інноваційного розвитку підприємств сфери послуг.

Таблиця 3.3 – Підходи до управління інноваційним розвитком підприємств сфери послуг та їх характеристика

| Підходи | Змістовна характеристика підходу |
|----------------|--|
| Проектний | Діяльність підприємства сфери послуг розглядається як сукупність проектів, що виконуються на ньому, кожний з яких має фіксований початок і закінчення. Управління проектом включає визначення його цілей, формування структури, планування та організацію робіт, координацію дій виконавців |
| Системний | Підприємство сфери послуг розглядається як певна цілеспрямована система, що структурно поєднує сукупність упорядкованих частин (елементів), кожна з яких обов'язково володіє хоча й б однією властивістю, що дозволяє забезпечити досягнення мети підприємства сфери послуг, тобто його розвитку |
| Ситуаційний | Зміни на підприємстві розглядаються в системі управління конкретною ситуацією |
| Процесний | Управління підприємством розглядається як неперервний ланцюг управлінських процесів, а наукове дослідження лежить в основі адміністративного управління і є його основним принципом, що орієнтується на оптимізацію |
| Синергетичний | Під розвитком підприємства розуміється процес трансформації відкритої системи у просторі та часі, який характеризується перманентними змінами глобальних цілей його існування |
| Функціональний | Спрямований на оптимальне проектування організаційної структури підприємства, визначення меж між підрозділами за функціональним принципом. |

Оскільки результативне здійснення інноваційного розвитку на підприємствах сфери послуг можливе за умови оптимальної його організації та налагоджених економічних взаємовідносин між різними структурами. Саме тому для успішного здійснення інноваційного розвитку необхідною умовою є формування та використання організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку підприємств сфери послуг, який би передбачав чітку впорядкованість його елементів та ефективність їх взаємодії.

У загальному вигляді організаційно-економічний механізм інноваційного розвитку підприємств сфери послуг необхідно представити у вигляді своєрідної ієрархічної системи суб'єктів і об'єктів управління, що визначають порядок, способи, принципи, методи та інструменти їх збалансованої та гармонічної взаємодії.

Основою формування організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку транспортних підприємств є системний та інституційний підходи. Системний підхід передбачає розгляд механізму як цілісного множини елементів у сукупності відносин і зв'язків між ними. Інституціональний підхід визначає умови формування механізму ефективністю інститутів, що стимулюють інноваційний розвиток підприємств сфери послуг.

При розробці організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку транспортних підприємств слід враховувати такі важливі принципи та концептуальні положення [7, 23, 90]:

1. Системність, який полягає в тому, що організаційно-економічний механізм інноваційного розвитку транспортних підприємств є складною соціально-економічною системою, що розкриває сутність процесів інноваційного розвитку підприємства на різних рівнях ієрархії (на рівні різних структурних підрозділів підприємства, на рівні різних завдань, на рівні різних функцій управління), з урахуванням певного часового періоду (тактичного чи стратегічного) та чітко визначених цілей функціонування та критеріїв їх досягнення. Цілями функціонування організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку транспортних підприємств виступати: підвищення ефективності діяльності підприємства, підвищення ефективності діяльності окремих підрозділів або напрямів діяльності. Для описання цілей функціонування організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку транспортних підприємств можуть бути застосовані сукупності як кількісних, так і якісних показників. Також повинні бути представлені критерії, що дозволяють оцінити ступінь виконання поставлених цілей.

2. Декомпозиція та синтез, який є наслідком принципу системності та полягає в тому, що організаційно-економічний механізм інноваційного розвитку транспортних підприємств можна представити у вигляді елементів, які можуть утворювати відповідні блоки або підсистеми в результаті вирішення поставлених завдань. Тобто існує певне різноманіття способів представлення структури організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку транспортних підприємств, яку можна відобразити як сукупність взаємопов'язаних блоків (підсистем), що складаються з елементів, і спосіб представлення організаційно-економічного механізму у вигляді цих блоків, які залежать від необхідності вирішення поставлених завдань та функцій управління (планування, аналіз, оцінка, контроль, регулювання). Крім того, з урахуванням цього принципу можна представити організаційно-економічний механізм інноваційного розвитку транспортних підприємств у вигляді сукупності організаційно-економічних механізмів інноваційного розвитку транспортних підприємств для окремих підприємств чи їх підрозділів, якщо досліджуються певні бізнес-процеси та аналізується діяльність кількох підрозділів чи груп підприємств при виконанні виробничих завдань.

3. Синергія. Цей принцип також походить з принципу системності та його зміст полягає в тому, що ефект функціонування системи не є простою сумою складових ефектів функціонування окремих елементів. Тобто, при оцінці ефективності організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку транспортних підприємств слід враховувати певний, можливий нелінійний ефект від ефективності діяльності організаційно-економічних механізмів інноваційного розвитку транспортних підприємств на рівні окремих підрозділів чи груп підприємств. Так, за допомогою представлених організаційно-економічних заходів вдосконалення ефективності інноваційної діяльності окремого структурного підрозділу можна отримати значне підвищення ефективності інноваційної діяльності всього підприємства.

4. Адаптивність, суть якого полягає в тому, що організаційно-

економічний механізм інноваційного розвитку транспортних підприємств не є сталою системою, що не змінюється у часі. Оскільки на сучасне підприємство впливають фактори зовнішнього та внутрішнього середовища, то під впливом цих факторів відбуваються зміни у діяльності підприємства. Підприємство повинно пристосовуватися до цих змін, а отже цілі підприємства та процеси його функціонування змінюються у відповідності зі змінами середовища. Наприклад, несприятливі зміни кон'юнктури транспортного ринку чи нові правила регулювання діяльності транспортних перевезень суттєво відображається на режимі функціонування підприємства, призводячи до зменшення обсягів перевезень. У зв'язку зі змінами цілей підприємства та процесів його функціонування повинні відбуватися зміни у організаційно-економічному інноваційного розвитку транспортних підприємств. Тобто, організаційно-економічний механізм інноваційного розвитку транспортних підприємств представляє собою адаптивну систему, яка повинна корегуватися у відповідності до змін стратегії підприємства.

5. Узгодженість, під якою розуміється виявлення можливих протиріч (або конфліктів) у локальних цілях окремих підсистем та цілої системи й використання механізмів для їх вирішення та підпорядкування єдиній глобальній цілі. Розробляючи організаційно-економічний механізм інноваційного розвитку великого транспортного підприємства, слід представляти локальні цілі та механізми функціонування окремих підрозділів, виявляти можливі протиріччя або конфлікти під час нормального або інтенсивного режиму функціонування підприємства, визначати можливі механізми усунення протиріч або конфліктів, упорядковуючи умови функціонування та цілі окремих структурних підрозділів цілям всього підприємства.

Необхідним компонентом методології управління інноваційним розвитком підприємства сфери послуг є розуміння закономірностей інноваційних процесів та основ ефективної інноваційної діяльності.

Враховуючи те, що мета управління інноваційною діяльністю полягає в

тому, щоб генерувати, ініціювати, контролювати нові ідеї, створювати умови для якнайшвидшого виводу інноваційної продукції на ринок, а головною функцією інноваційної діяльності є функція змін, тому на рівні підприємства інноваційна діяльність пов'язана з безперервним потоком різноманітних змін та вимагає проектного, фірмового та корпоративного управління.

Отже, під управлінням інноваційним розвитком підприємства сфери послуг необхідно розуміти процеси впровадження та використання нових видів техніки, технологій, управлінських, організаційних та інших видів інновацій з метою збереження, підтримки та посилення конкурентоспроможності підприємства, що здійснюються за допомогою координації, організації, впорядкування, регулювання інноваційних процесів і інноваційною діяльністю підприємства.

Процес управління інноваційним розвитком підприємства сфери послуг включає в себе управління:

- взаємодією підприємства із зовнішнім середовищем і механізми фінансування інноваційного розвитку підприємства;
- розвитком системи управління підприємством (організаційні перетворення);
- взаємодією з постачальниками та споживачами;
- персоналом підприємства, його мотивацією, а також розвитком персоналу.

Сам процес управління інноваційним розвитком підприємства сфери послуг здійснюється поетапно на основі використання сучасних формалізованих і інтуїтивних методів (рисунок 3.15).

Виходячи з аналізу етапів управління інноваційним розвитком підприємства сфери послуг, можна зробити висновок, що першочерговим завданням є створення комплексної системи управління розвитком підприємства, яка відповідає його індивідуальним потребам і особливостям діяльності. Для цього необхідно орієнтувати систему управління інноваційним розвитком підприємства сфери послуг на впровадження

стратегій інноваційного розвитку, вдосконалення організаційної структури управління, опис, регламентацію та оптимізацію бізнес-процесів.



Рисунок 3.15 – Етапи управління інноваційним розвитком підприємства сфери послуг [розроблено автором]

Таким чином, головною умовою довгострокового динамічного розвитку та стійкої конкурентоспроможності підприємства сфери послуг є підвищення обґрунтованості прийнятих управлінських рішень на основі розглянутих принципів, підходів до управління, інструментарію і методів управління інноваційним розвитком підприємства.

Розгляд етапів управління інноваційним розвитком підприємства сфери послуг виявив необхідність формування удосконаленого організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку транспортних підприємств, який, в першу чергу, вимагає визначення мети та основних завдань його функціонування, а також параметрів і властивостей.

До основних завдань функціонування організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку транспортних підприємств необхідно віднести: визначення пріоритетності завдань інноваційного розвитку транспортних підприємств; оптимізація розподілу ресурсів за найважливішими напрямками інноваційного розвитку транспортних підприємств; забезпечення прискореного розвитку та ефективного використання інноваційного потенціалу транспортних підприємств за рахунок їх безперервного організаційно-економічного, технічного та технологічного оновлення; забезпечення адекватності та пропорційності розвитку інфраструктури інноваційних процесів на транспортних підприємствах; узгодження інтересів всіх учасників інноваційного процесу на транспортних підприємствах.

Кінцевою метою функціонування подібного механізму є покращення показників інноваційного розвитку транспортних підприємств та їх інноваційної діяльності в цілому.

Організаційно-економічний механізм інноваційного розвитку транспортних підприємств характеризується комплексністю структури та складається з трьох блоків – організаційного, економічного та правового (рисунок 3.16).

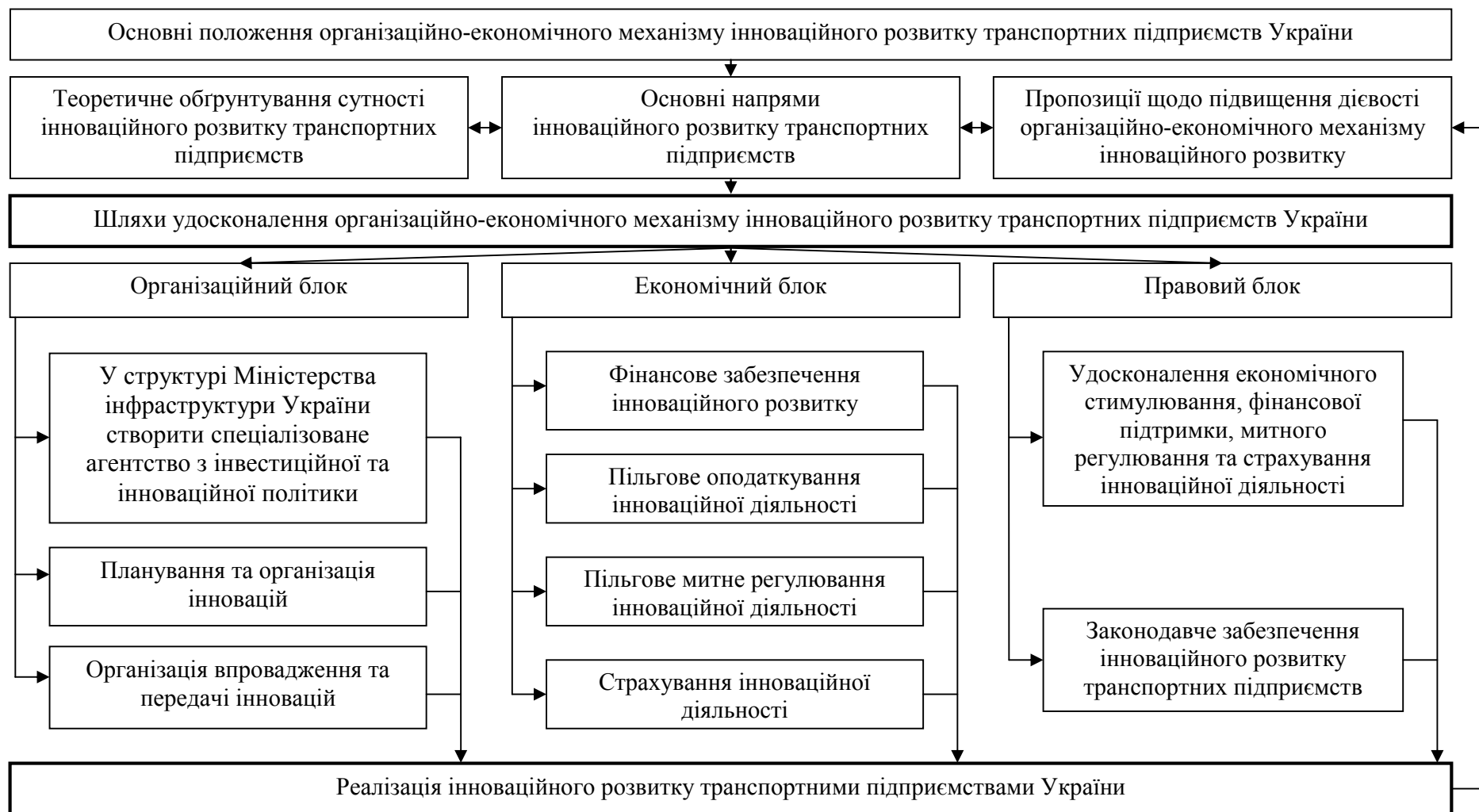


Рисунок 3.16 – Схема удосконалення організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку транспортних підприємств України [розроблено автором]

Організаційний блок механізму спрямований на формування адаптивної та чіткої організаційної системи управління інноваційним розвитком транспортних підприємств. Саме тому з цих позицій в структурі Міністерства інфраструктури України необхідно створити спеціалізоване агентство з інвестиційної та інноваційної політики, а серед основних його завдань передбачити:

- підготовка пропозицій щодо пріоритетних напрямів інноваційної діяльності транспортних підприємств;
- здійснення реєстрації інноваційних проектів транспортних підприємств, моніторинг за їх реалізацією;
- здійснення заходів щодо покращення інвестиційного клімату для забезпечення інноваційної діяльності транспортними підприємствами;
- організація підвищення кваліфікації фахівців у сфері інноваційної діяльності транспортних підприємств;
- впровадження галузевих технічних і екологічних стандартів експлуатації транспортних засобів;
- розробка проектів нормативно-правових актів забезпечення інноваційного розвитку транспортної галузі в цілому;
- вивчення світового досвіду залучення інвестицій та механізмів стимулювання інноваційного розвитку транспортних підприємств тощо.

Економічний блок організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку транспортних підприємств України покликаний створювати умови для умови для розширеного відтворення транспортних підприємств, використовуючи при цьому усі можливі форми інноваційного розвитку, інструменти (економічні та неекономічні стимули, інноваційні важелі, програми науково-технічного розвитку, ключові компетенції, інноваційні мультиплікатори, точки інноваційного зростання) та засоби його забезпечення (правові, інтелектуальні, фінансові, інформаційні, організаційні).

Правовий блок організаційно-економічного механізму інноваційного

розвитку транспортних підприємств України спрямований на законодавчо-нормативне забезпечення інноваційного розвитку транспортних підприємств.

При формуванні організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку транспортних підприємств необхідно враховувати наступні галузеві особливості:

- особливості використовуваних засобів виробництва;
- просторова розпорошеність учасників інноваційного процесу транспортних підприємств;
- особливості організації виробництва та праці;
- різноманіття організаційних форм господарювання;
- принципові відмінності за характером фінансування різних формувань;
- високий рівень ресурсоемності.

Успішність формування та функціонування організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку транспортних підприємств визначається рівнем розвитку внутрішньої (матеріально-технічне оснащення, професійний кадровий склад, фінансові ресурси, інтелектуальна власність) та зовнішньої (виробничо-технологічні, фінансові, інформаційні, освітні та консалтингові організації) інноваційної інфраструктури.

Так як основними суб'єктами, що зацікавлені у розвитку інноваційного процесу є як виробник, так і споживач послуг, цільовими показниками формування та функціонування організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку транспортних підприємств є показники продуктивності (технологічної ефективності) та прибутковості (економічної ефективності). Крім того, функціонування подібного механізму може забезпечити підтримання на належному рівні та ефективне використання виробничого, технологічного, наукового, кадрового та комерційного потенціалу підприємств транспортної галузі.

Механізм інноваційного розвитку повинен формуватись за умови отримання максимального ефекту від впровадження програм розвитку при

мінімально можливих витратах підприємств. Важливою умовою нормального функціонування є всебічне і повне його забезпечення та активізація інноваційного розвитку підприємств сфери послуг (рисунок 3.17).



Рисунок 3.17 – Організаційно-економічний механізм активізації інноваційної діяльності підприємств сфери послуг [розроблено автором]

Наведений на рисунку 3.17 організаційно-економічний механізм активізації інноваційної діяльності підприємств сфери послуг повинен

виконувати такі функції: організація, планування, стимулювання, моніторинг і оцінка інновацій.

Організація, що розглядається як функція організаційно-економічного механізму активізації інноваційної діяльності – це процес формування інноваційної системи, розподіл завдань, повноважень, відповідальності для досягнення поставленої мети всіма учасниками інноваційного процесу.

Дана функція механізму активізації інноваційної діяльності, як планування, спрямована на розв'язання наступних завдань:

- виявлення потреби виробництва в інноваціях, що здатні підвищити його ефективність;
- визначення цільових орієнтирів, досягнення яких служить підтвердженням техніко-технологічної чи організаційно-управлінської доцільності впровадження відповідних новацій;
- відбір інновацій, підготовка і впровадження яких забезпечують досягнення поставлених цілей за умови загального підвищення ефективності виробництва з урахуванням здійснення процесів вибуття (заміщення);
- проведення аналізу ситуаційних змін, очікуваних після впровадження передбачених нововведень;
- порівняльна характеристика ефективності різних варіантів інновацій;
- оцінка відповідних науково-технічного і виробничого потенціалів (складу виконавців, ресурсної бази тощо);
- розподіл завдань між виконавцями і складання планів науково-технічних і виробничих робіт.

Ефективне управління інноваційним розвитком транспортного підприємства базується на розробці та реалізації стратегії його інноваційного розвитку. Стратегія на інноваційній основі необхідна для досягнення синергетичного ефекту у розвитку підприємства. Інноваційна основа передбачає розробку та реалізацію нових продуктів, технологій, організаційно-управлінських інновацій, завдяки розвитку та використанню інноваційного потенціалу транспортних підприємств. Саме тому формування

стратегії інноваційного розвитку транспортних підприємств можливе за рахунок мобілізації інноваційного потенціалу, розвитку інноваційної інфраструктури, підвищення інноваційного сприйнятливості.

Існує досить велика кількість підходів до побудови стратегій взагалі та стратегій інноваційного розвитку, зокрема. У загальному вигляді розробка інноваційної стратегії складається з шести етапів: формування місії підприємства, визначення цілей, стратегічний аналіз, оцінка інноваційних можливостей підприємства, формулювання стратегії інноваційного розвитку та її виконання [25].

Відповідно до класичної методології побудови стратегії підприємства, першим етапом є постановка цілей, який можна розділити на два етапи: початковий, який базується на баченні керівництва підприємства та власників, і другий, етап верифікації цілей на підставі результатів оцінки поточного становища підприємства та прогнозування зміни факторів, що впливають на можливий інноваційний розвиток транспортного підприємства.

У процесі побудови стратегії велике значення має етап прогнозування інноваційного розвитку транспортного підприємства. Прогнозування інноваційного розвитку – це один із способів підвищення обґрунтованості підготовки рішень з формування та реалізації стратегії інноваційного розвитку.

У зв'язку з тим, що прогнозування інноваційного розвитку пов'язане з науковим передбаченням шляхів оновлення основних факторів виробництва та його соціально-економічних наслідків, його необхідно розділяти на два блоки. У перший входять прогнози наукових пошуків і можливостей їх поетапних трансформацій в інновації по кожній складовій елементу виробничих ресурсів (техніка, енергетика, матеріали, засоби праці, технологічні системи, організація та управління оновленими системами). У другій блок входять прогнози соціально-економічних результатів прогнозів першого блоку; оптимальних термінів і масштабів використання нових елементів основних факторів виробництва; механізму використання

можливостей нових факторів, включаючи структурні перебудови господарської системи та необхідні інвестиційні ресурси.

Процес оцінки поточного становища підприємства дозволяє відстежувати динаміку зміни внутрішніх і зовнішніх факторів, що впливають на його діяльність і розвиток.

На підставі знайденого оптимального варіанту стратегії інноваційного розвитку з урахуванням впливу зовнішніх і внутрішніх факторів, проводиться верифікація цілей, оскільки на етапах аналізу та прогнозування можливе виявлення нових можливостей і факторів ризику, які необхідно враховувати при цілеполюганні.

З урахуванням скоригованих цілей вибирається стратегія інноваційного розвитку, що найбільше підходить до можливостей конкретного транспортного підприємства.

В рамках загального побудови стратегії визначається бюджет на плановий період і та його частина, яка призначається на інноваційний розвиток. Наступним етапом є розробка та оцінка стратегічних альтернатив. З наявних можливих варіантів не включаються найбільш ризиковані та найменш виправдані варіанти.

На наступному етапі проводиться детальна розробка заходів щодо реалізації відібраних стратегічних альтернатив. План заходів повинен розроблятися таким чином, щоб вже на етапі його створення враховувався механізм контролю за його реалізацією. Таким чином, основним завданням формування стратегії інноваційного розвитку підприємства є оцінка його інноваційних можливостей та розробка заходів спрямованих на використання і розвиток виявлених можливостей.

На основі виділених ключових параметрів інноваційного розвитку пропонується матриця для вибору можливих стратегій інноваційного розвитку підприємств сфери послуг (таблиця 3.4).

Необхідно відзначити, що дана матриця носить досить узагальнений характер, а її рекомендації щодо вибору стратегії інноваційного розвитку є

досить приблизними. Це пов'язано з тим, що всі вони базуються на стан зовнішнього та внутрішнього середовища, а тому вона є ситуаційною. Але з їх допомогою можна приймати управлінські рішення стратегічного спрямування.

Таблиця 3.4 – Матриця стратегій інноваційного розвитку підприємств сфери послуг

| | | Технологічна позиція | | |
|---------------------|------------|---|---|--------------------------|
| | | сильна | сприятлива | слабка |
| Конкурентна позиція | сильна | активна, спрямована на досягнення технічного та ринкового лідерства | стратегія слідування за лідером | захисна |
| | сприятлива | пошук вигідних сфер застосування технологій | нарощування інноваційного потенціалу та поліпшення показників інноваційної діяльності | стратегія раціоналізації |
| | слабка | організація нового бізнесу | стратегія раціоналізації | пасивна, адаптаційна |

У подальшому необхідно скласти бізнес-план реалізації інноваційного розвитку транспортного підприємства (таблиця 3.5).

Таблиця 3.5 – Схема бізнес-плану інноваційного розвитку транспортного підприємства

| Назва етапу | Зміст робіт етапу |
|---|---|
| 1 | 2 |
| Ознайомлення з загальною інформацією про інноваційний розвиток підприємства | Виділення характерних особливостей інноваційного розвитку транспортного підприємства; визначення відповідності інновації цілям, стратегії, цінностям, ресурсам підприємства; характеристика діяльності, виконавці, місце, тривалість, дата початку інноваційного розвитку |
| Оцінка критеріїв інноваційного розвитку | Дослідження ринку та умов збуту реалізації транспортних послуг; вибір, оцінка та визначення критеріїв оцінки інноваційного розвитку |
| План реалізації послуг | Опис послуг, які будуть виконуватися за допомогою інновації; визначення стратегії та умов продажу |
| План маркетингу | Збір даних про витрати на дослідження ринку, рекламу, просування послуг, стимулювання попиту тощо |

| 1 | 2 |
|--|---|
| План виробництва послуг за допомогою інновації | Розрахунок виробничих витрат, у тому числі накладних, складання загального кошторису інноваційного розвитку; прогноз зміни виробничих витрат з урахуванням інфляції та непередбачених витрат; визначення та аналіз собівартості послуг, що виконуються за допомогою інновації; визначення структури та необхідного складу чисельності працівників |
| Фінансовий план | Визначення розміру організаційних витрат підготовчого етапу; визначення джерел фінансування інноваційного розвитку, розрахунок фінансового плану: доходів і витрат, активів і пасивів, грошових потоків, ризиків та інструментів захисту |
| Оцінка критеріїв ефективності | Розрахунок та аналіз критеріїв ефективності інноваційного розвитку, розрахунок інтегрального показника інноваційного розвитку |

Таким чином, для забезпечення активізації інноваційної діяльності підприємств сфери послуг виникає необхідність оцінити ефективність організаційного забезпечення інноваційного розвитку підприємств сфери послуг та ефективність управління інноваційним розвитком підприємств сфери послуг в цілому.

Так в основу визначення ефективності інноваційного розвитку підприємств сфери послуг покладено модель оцінки ефективності організаційного забезпечення їх інноваційного розвитку (рисунок 3.18).

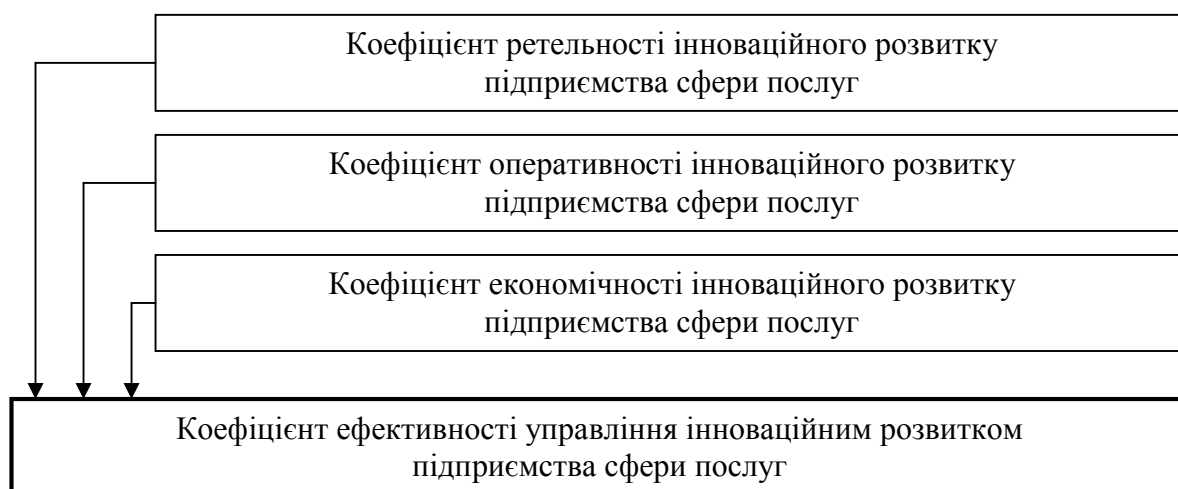


Рисунок 3.18 – Модель оцінки ефективності організаційного забезпечення інноваційного розвитку підприємств сфери послуг

В основу оцінки ефективності організаційного забезпечення інноваційного розвитку підприємств сфери послуг покладено критерії ретельності (забезпечується покращення якості виконання управлінських рішень з інноваційного розвитку); оперативності (скорочуються витрати часу на виконання робіт та управлінських рішень); економічності (оптимізується розмір витрат матеріальних, трудових і фінансових ресурсів).

При визначенні коефіцієнту ретельності інноваційного розвитку підприємства сфери послуг необхідно враховувати, що ретельність характеризує зменшення кількості перешкод у процесі управління інноваційним розвитком підприємства сфери послуг, зменшення не результативної взаємодії, підвищення повноти, своєчасності та якості управлінських рішень з інноваційного розвитку підприємства:

$$I_i = \frac{q_{vi}}{q_{mi}}, \quad (3.20)$$

I_i – коефіцієнт ретельності організації інноваційного розвитку на i -му підприємстві сфери послуг;

q_{vi} – загальне число управлінських рішень з інноваційного розвитку на i -му підприємстві сфери послуг, які повно та своєчасно виконані протягом року;

q_{mi} – загальне число управлінських рішень з інноваційного розвитку на i -му підприємстві сфери послуг, що підлягають виконанню за рік;

i – індекс підприємства сфери послуг.

Оперативність інноваційного розвитку характеризує організацію інноваційного розвитку підприємства сфери послуг і забезпечує економне та раціональне використання часу в процесі його управління, скорочує його витрати на виконання робіт і управлінських рішень. Коефіцієнт оперативності інноваційного розвитку підприємства сфери послуг

визначається за формулою:

$$O_i = \frac{T_{vi}}{T_{pi} + T_{pi}(1 - I_i)}, \quad (3.21)$$

де O_i – коефіцієнт оперативності інноваційного розвитку на i -му підприємстві сфери послуг;

T_{vi} – фактичний час, за який оцінюється інноваційний розвиток на i -му підприємстві сфери послуг (рік) (v – фактичний час, p – плановий час);

T_{pi} – плановий час, за який оцінюється інноваційний розвиток на i -му підприємстві сфери послуг (рік).

А економічність інноваційного розвитку підприємства сфери послуг характеризує рівень оптимізації витрат матеріальних, трудових і фінансових ресурсів, що використовуються для інноваційного розвитку. Коефіцієнт економічності інноваційного розвитку підприємства сфери послуг визначається за формулою:

$$E_i = \frac{\Phi_{vi}}{\Phi_{pi} + \Phi_{pi}(1 - I_i)}, \quad (3.22)$$

де E_i – коефіцієнт економічності інноваційного розвитку на i -му підприємстві сфери послуг;

Φ_{vi} – загальні фактичні фінансові витрати на інноваційний розвиток на i -му підприємстві сфери послуг за цей же період;

Φ_{pi} – загальні планові фінансові витрати на інноваційний розвиток на i -му підприємстві сфери послуг за цей же період.

А коефіцієнт ефективності управління інноваційним розвитком підприємства сфери послуг визначається:

$$E_{\Phi i} = I_i \cdot O_i \cdot E_i, \quad (3.23)$$

де $E_{\Phi i}$ – коефіцієнт ефективності управління інноваційним розвитком на i -му підприємстві сфери послуг.

Проведемо розрахунок запропонованих показників оцінки ефективності інноваційного розвитку підприємств на підставі оперативних даних (таблиця 3.6).

Таблиця 3.6 – Показники ефективності інноваційного розвитку підприємств сфери послуг

| Підприємство | 2014 р. | | | | Прогноз | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Коефіцієнт ретельності організації інноваційного розвитку | Коефіцієнт оперативності інноваційного розвитку | Коефіцієнт економічності інноваційного розвитку | Коефіцієнт ефективності управління інноваційним розвитком | Коефіцієнт ретельності організації інноваційного розвитку | Коефіцієнт оперативності інноваційного розвитку | Коефіцієнт економічності інноваційного розвитку | Коефіцієнт ефективності управління інноваційним розвитком |
| ТОВ «Євротранс-нафта» | 0,93 | 0,90 | 0,77 | 0,64 | 1,00 | 0,98 | 0,86 | 0,84 |
| ТОВ «Транспортно-експедиторська компанія «ТрансКом» | 0,88 | 0,75 | 0,72 | 0,47 | 1,00 | 0,85 | 0,80 | 0,68 |
| ТОВ «Виробничо-комерційна фірма «Телтрон» | 0,82 | 0,63 | 0,54 | 0,28 | 0,91 | 0,72 | 0,61 | 0,40 |
| ТОВ «Юста» | 0,85 | 0,83 | 0,61 | 0,43 | 0,92 | 0,90 | 0,67 | 0,55 |
| ПАТ «Науково-виробниче підприємство «Орбіта» | 0,67 | 0,70 | 0,49 | 0,23 | 0,83 | 0,82 | 0,62 | 0,42 |

Враховуючи наведені пропозиції щодо організаційного забезпечення інноваційного розвитку досліджуємих підприємств варто відзначити про певне покращення показника ефективності управління інноваційним розвитком. Так серед наведених підприємств найкраще його значення властиве для ТОВ «Євротранс-нафта», ТОВ «Транспортно-експедиторська компанія «ТрансКом» та ТОВ «Юста», який збільшився відповідно з 0,64 до

0,84; з 0,47 до 0,68; з 0,43 до 0,55, саме тому необхідно відзначити, що лише цим підприємствам властиве управління інноваційним розвитком. А оскільки два інших – ТОВ «Виробничо-комерційна фірма «Телтрон» та ПАТ «Науково-виробниче підприємство «Орбіта» мають значення нижче 0,50, то це свідчить про невідкладність вжитку більш глибоких змін щодо організаційного забезпечення їх інноваційного розвитку.

Такі розрахунки за даними підприємств сфери послуг дозволять аналізувати їх діяльність щодо успішності організації інноваційного розвитку, виявляти загальні напрямки удосконалення управління розвитком галузі послуг в цілому.

3.3. Перспективи впровадження інноваційних процесів на транспортних підприємствах України

Вступ до СОТ, перехід на інвестиційно-інноваційний етап розвитку економіки, можливість асоціації з Європейським Союзом вимагає якісно нового вектора розвитку транспорту, подолання існуючих проблем у даній галузі. Саме ефективно та безперервно діюча система транспортних комунікацій є матеріальною основою стійкого економічного зростання України [155].

Як засвідчив проведений аналіз розвитку транспортних підприємств для транспортної галузі характерна низка проблем, які заважають стратегічному розвитку транспортної системи, розширенню масштабів надання якісних транспортних послуг. При цьому втрати несе не тільки транспортна галузь, але й відбувається гальмування зростання інших галузей економіки. Сьогодні транспортний сектор задовольняє лише базові потреби економіки та населення у перевезеннях, не відповідають світовим вимогам: рівень безпеки, рівень енергоефективності, показники якості та ефективності перевезень пасажирів і вантажів, техногенного навантаження на довкілля [208]. Основні проблеми та особливості вітчизняного транспорту наведено у таблиці 3.7.

Таблиця 3.7 – Особливості та проблеми розвитку вітчизняного транспорту

| Вид транспорту | Особливості | Проблеми |
|----------------|--|---|
| Автомобільний | Парк автомобільного транспорту автотранспортних підприємств є надто застарілим, використовуються застарілі транспортні технології, неякісне покриття автомобільних доріг | Стягнення з вантажних автомобілів на дорогах країн ЄС додаткових зборів за забруднення довкілля та шум, посилення конкуренції між європейськими та українськими перевізниками, поганий стан доріг, відсутність транспортних терміналів |
| Залізничний | Повністю регулюється державою, залізничні колії є природною монополією, через територію України проходить трансєвропейська залізнична магістраль E30, на території Польщі вона перетинається зі швидкісними магістралями E59 і E65 | Відставання у швидкості руху (на залізницях 200-250 км/год, на вітчизняних – до 160 км/год), відсутність розподілу мережі на вантажний та пасажирський рух, експлуатаційна несумісність транспортних мереж, частина доріг монтована на дерев'яних шпалах, з яких майже 20% є непридатними для подальшої експлуатації, застарілість основних засобів, невідповідність ширини колії європейським стандартам, значна частина колій не електрифікована, неможливість встановлення рентабельних тарифів на перевезення пасажирів через соціальні причини |
| Водний | Характеризується високими зборами та плати у морських портах, більшість суден торгового флоту малотоннажний, що у 3-5 разів менше ніж у США, Японії, Греції | Застаріла матеріально-технічна база, низький рівень механізації робіт, значний фізичний і моральний знос суден, недостатні обсяги комплексних перевезень, не використання логістичних інструментів, порти є державними підприємствами, скорочення обсягів контейнерних перевезень, застарілість флоту, сезонність перевезень |
| Авіаційний | Високий рівень монополізації, відсутність мало бюджетних бізнес-моделей, високий рівень цін на авіаційні послуги | Інфраструктура потребує повної модернізації, вітчизняна законодавча база не відповідає міжнародним нормам, угодам та конвенціям, парк літаків морально та фізично застарів, погіршення стану аеродромної сітки |
| Трубопровідний | Висока пропускна спроможність (250 млрд. кубометрів газу на рік, 120 млрд. кубометрів газу транзитом) | Фізичне старіння трубопроводів, великі фіксовані витрати, в т.ч. на підтримку системи в належному стані, близько 30% газопроводів використовуються протягом 23-48 років, з них майже половина має недосконале антикорозійне покриття |

Незадовільний стан інноваційної та високотехнологічної складової транспортної галузі України пояснюється багатьма факторами: обмеженість фінансування; недостатні рівні тарифів на перевезення, що підлягають державному регулюванню; відсутність інвестицій на умовах державно-приватного партнерства; недостатність ресурсів, навіть на просте відтворення основних засобів через заниження їх реальної вартості та недостатнього рівня амортизаційних відрахувань.

Нехватка інвестицій призвела до прискореного старіння і виходу з ладу рухомого складу транспортної інфраструктури, що зумовило невідповідність як технічного, так і технологічного рівня транспорту діючим європейським вимогам. В цілому, необхідні наступні умови, що затримують інноваційний розвиток транспортної галузі України [39]:

- недостатність обсягу фінансових ресурсів для впровадження інновацій на транспортних підприємствах, внаслідок чого падають обсяги перевезень, низька рентабельність підприємства через застарілу матеріально-технічну базу, нераціональну структуру витрат; збитковість пільгових перевезень; низький рівень тарифів на перевезення, що регулюються державою; портова інфраструктура вимагає інвестицій у гідротехніку, відсутність обліку показників інноваційної діяльності підприємств транспортної галузі, що негативно впливає на розвиток та подальше розроблення стратегій для даної галузі;

- відсутність фундаментальних наукових досліджень, недостатня кількість прикладних наукових досліджень транспортного характеру;

- повільні темпи реалізації структурних реформ у сфері транспортно-дорожнього комплексу, в тому числі щодо реформування системи управління дорожнім господарством та реформування морських торговельних портів України, розмежування господарських і управлінських функцій на залізничному транспорті;

- Україна останньою приступила до реформування залізничного транспорту, дорожнього господарства та портової галузі, реформи

транспортній галузі проходять дуже повільно, із відставанням від встановлених строків.

Формування необхідних умов збалансованого, раціонального розвитку та розміщення транспортної інфраструктури, усунення наявних диспропорцій між транспортом та іншими галузями економіки вимагають розробки її стратегії на середньострокові та довгострокові горизонти. Реалізація ж стратегії розвитку та розміщення транспортної інфраструктури з метою вирішення проблеми повного, своєчасного, безперебійного та якісного задоволення швидкозростаючого попиту споживачів послуг з можливими мінімальними витратами вимагає пріоритетного, випереджаючого та прискореного її формування по відношенню до економіки в цілому та її галузей [39].

Транспортний комплекс має гарантувати необхідні умови для функціонування та розвитку основних галузей виробництва та забезпечувати максимально ефективне використання економічного та виробничого потенціалу. Кожен регіон країни повинен мати таку транспортну інфраструктуру, яка повністю задовольняла б попит даної території в транспортних послугах [39].

Для вирішення актуальних проблем у транспортній галузі України необхідним є розроблення та застосування новітніх інноваційних процесів, завдяки яким можна покращити якість, швидкість та ефективність надання транспортних послуг споживачам. Завдяки впровадженню інноваційних процесів у транспортній галузі, зокрема як і будь-якій іншій галузі сфери послуг, Україна зможе вийти на радикально новий рівень розвитку, що спрацює як каталізатор економічного та соціального розвитку, дасть можливість наблизитись до європейської якості послуг [87].

Необхідними заходами повинні стати: формування дієвої галузевої інноваційної політики, формування та затвердження основних галузевих пріоритетів інноваційної моделі розвитку, які об'єднують наукову-дослідну, виробничу та освітню сфери.

Необхідно відзначити ряд чинників, що характеризують особливу роль інноваційної діяльності для ефективної роботи залізничного транспорту. По-перше, висока фондомісткість залізничного транспорту і значний ступінь морального та фізичного зносу матеріально-технічної бази визначає масштаби інноваційного оновлення основних виробничих засобів галузі. По-друге, скорочення можливості підтримки технічного рівня основних засобів за рахунок капітального ремонту, оскільки більшість ремонтних підприємств має морально і фізично застарілий парк устаткування та технологічного оснащення, що орієнтоване лише на підтримку ресурсу технічних засобів. По-третє, недостатня інвестиційна активність, фінансування якої за рахунок власних джерел транспортних підприємств практично вичерпано, а масштаби залучення позикових коштів незначні, що посилює значення інноваційної складової в реалізації інвестиційних заходів. Рівень інформатизації на залізничному транспорті, де інформаційні технології використовуються не тільки безпосередньо для управління перевізним процесом і функціонування інфраструктури, але й в управлінні маркетингом, економікою і фінансами, а також в соціальній сфері, вимагає високих темпів технічного та програмного переоснащення інформаційних процесів, що обумовлює необхідність постійного інноваційного супроводу. Значна матеріаломісткість і енергоємність залізничного виробництва визначають актуальність інноваційних заходів, що направлені на ресурсозбереження.

З метою забезпечення інноваційного розвитку підприємств сфери послуг необхідно враховувати можливі напрямки комунікацій між державними органами у сфері зовнішньоторговельної політики, питання реалізації якої покладено на міністерства, державні комітети та інші центральні органи виконавчої влади. Крім того, до реалізації зовнішньоторговельної політики України залучені такі колегіальні органи Кабінету Міністрів України, як Міжвідомча комісія з міжнародної торгівлі та Митно-тарифна рада України. Обидва органи очолює Міністр економіки України, а до їхнього складу входять представники міністерств, державних комітетів та інших

центральных органів виконавчої влади. На рівні практичної реалізації зовнішньоторговельної політики України дозвільну документацію для здійснення митного контролю та митного оформлення товарів і транспортних засобів надає ряд центральных органів виконавчої влади. А також, у випадках, передбачених законодавством, дозвільну документацію видає Торгово-промислова палата України, недержавна неприбуткова самоврядна організація, членами якої є юридичні особи і громадяни України, зареєстровані як підприємці, а також їхні об'єднання. Матриця взаємозв'язків між різними органами влади, які займаються питаннями вироблення та реалізації зовнішньоторговельної політики в Україні, що спрямовані на забезпечення інноваційного розвитку підприємств сфери послуг, подана на рисунку 3.19.

Реформування та розвиток залізничного транспорту направлено на забезпечення зростаючих потреб у перевезеннях вантажів і пасажирів в умовах зростаючої економіки України, при дотриманні високих стандартів якості в обслуговуванні споживачів. Це можливо на основі ефективного функціонування та модернізації залізничного транспорту, постійного оновлення техніки, впровадження сучасних технологій обслуговування ремонту рухомого складу, передавальних пристроїв і інфраструктури, вдосконалення процесів організації праці та управління на залізничному транспорті. Одним з ключових моментів в досягненні поставленої мети є створення дієвих ефективних інструментів стимулювання інноваційного розвитку галузі. Необхідність стійкого інноваційного розвитку транспортної індустрії диктується, перш за все, принциповими особливостями глобальних, геополітичних, науково-технологічних, соціальних і інших загальних змін, які відбуваються в сучасній Україні. Сучасний етап інноваційного розвитку залізничного транспорту не є досконалим.



Рисунок 3.19 – Інституційна матриця реалізації зовнішньоторговельної політики України [розроблено автором]

До головних чинників, які гальмують інноваційні процеси в залізничній галузі України, можна віднести: відсутність достатніх джерел фінансування; недосконалість законодавчої бази у сфері інновацій; міграція висококваліфікованих фахівців до високо розвинутих країн; відсутність інформаційної та технологічної бази.

Необхідна консолідація єдиного науково-технічного комплексу, проведення єдиної науково-технічної політики, робота в режимі інноваційного науково-технічного інкубатора, взаємодія із сторонніми замовниками та споживачами науково-технічних розробок, оптимізація і підвищення віддачі від ресурсів, направлених на розробку науково-технічної продукції, для основної діяльності.

Основні труднощі ведення успішної інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту пов'язані з браком власних коштів, обмеженістю бюджетного і позабюджетного фінансування по всьому ланцюгу, що визначає результативність інноваційного циклу: освіта, наука, виробництво, реалізація і сервіс в споживанні. Рішення даної проблеми можливо тільки в поєднанні державного і підприємницького секторів, які дозволять ефективно використовувати стратегії, активізувати інноваційну активність і нарощувати об'єми виробництва конкурентоздатної наукоємної продукції.

Перспективним напрямком подальшого інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту є створення науково-технологічних парків, за допомогою яких буде забезпечено інтеграцію наукового потенціалу в єдину інноваційну систему, в межах якої можливим буде вирішення виникаючих проблем інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту [181].

Для розвитку підприємств авіаційної галузі актуальною є потреба оновлення аеронавігаційних систем, створення магістральної транспортної телекомунікаційної мережі обслуговування повітряного руху України. Необхідним є впровадження інноваційних рішень щодо організації та координації діяльності диспетчерських служб, створення у аеропортах

комфортної обстановки та надання сервісних послуг для комфортності пасажирів. Необхідно вирішити питання пропускнуої здатності аеропортів, покращити умови доступу до аеропорту та забезпечити надання якісних послуг, переглянути положення про часові інтервали для авіакомпаній, щоб сприяти ефективному використанню потужностей аеропортів.

Доцільним та успішним в Україні може бути впровадження такого інноваційного рішення як введення стандарту e-Freight при міжнародних перевезеннях вантажів. e-Freight є міжнародним стандартом електронного оформлення та супроводу вантажних авіаперевезень, що розроблений Міжнародною асоціацією повітряного транспорту. Головна ідея полягає у електронному обміні документами, що здійснюються учасниками вантажних авіаперевезень між собою та з представниками контрольно-наглядових органів державної влади на повітряних пунктах пропуску за маршрутом прямування вантажу.

Оскільки у логістичних системах товароруху присутні проблеми у прикордонних переходах, досить ефективним буде формування системи прикордонного контролю, завдяки якій зможуть скорочуватись витрати зумовлені затримками вантажу, витрати за рахунок зменшення штату прикордонних служб. Вдосконалення прикордонного контролю може відбутись за рахунок інноваційних рішень: розробки новітніх технічних комплексів (у т. ч. біометричного контролю) контролю у спільній співпраці з іншими державними службами [190].

Оскільки в Україні немає повного циклу підготовки пілотів цивільної авіації для управління найбільш популярними у світі середньоміагістральними літаками, такими як Boeing-737 або A-320, то необхідно або закупити в американського авіавиробника Boeing тренажери для підготовки пілотів у вищих навчальних закладах, або за допомогою вітчизняних науковців розробити власні тренажери на основні вже існуючих технологій.

На підприємствах морського транспорту інновації в основному мають

бути пов'язані зі структурними перебудовами та реорганізаціями системи управління галуззю у відповідності до чинного Закону України «Про морські порти України» [73], реалізацією інвестиційних проектів щодо розбудови інфраструктури морських портів. У великих портах, які приймають вантажі з інших країн має бути впроваджено інноваційну систему документообігу для спрощення проходження всіх процедур, що дозволить скоротити час обробки вантажів та уникнути простоїв. Одним з головних мотивів є прагнення до світових стандартів обслуговування та перевезення підприємствами морського транспорту, потреба у здатності конкурувати з портами країн-сусідів (Румунії, Туреччини тощо). Інноваційна діяльність на цих підприємствах має бути спрямована на скорочення технічного та технологічного відставання інфраструктури морських портів від провідних країн світу: спорудження нових терміналів, надання здатності приймати сучасні судна-контейнеровози, розбудова портів, розширення суднохідної акваторії, запровадження нової техніки на підприємствах морської галузі. Впровадження єдиного інформаційного простору, в якому знаходитимуться дані про вантажопотоки, основні засоби портів, показники діяльності підприємств морського транспорту було б одним з можливих варіантів інноваційного розвитку цих підприємств.

Інноваційна діяльність на підприємствах морського транспорту має бути також спрямована на подолання технологічного та технічного відставання інфраструктури морських портів України. Необхідно впроваджувати інноваційні рішення щодо організації підприємств морської галузі, зокрема на ДП «Дельта-лоцман», що надає послуги із лоцманського проведення суден та регулювання руху суден в акваторіях та на підхідних каналах усіх морських портів та терміналів України [200].

Швидкість та ефективність міжнародних вантажних перевезень через пропускні пункти та морські порти України можуть суттєво зрости, якщо вирішити питання скоординованого розвитку припортових залізничних станцій, скоротити час здійснення процедури контролю та оформлення

вантажу.

Запровадження нових тарифів, розширення мережі мультимодальних перевезень суднами «ріка-море» та круїзних, прогулянкових маршрутів дозволить підвищити конкурентоспроможність українських портів. Важливим є організація та впровадження новітньої системи огляду та контролю за станом транспортних засобів на водному транспорті.

До основних напрямків інноваційного розвитку річкових портів необхідно віднести:

1. Диверсифікація діяльності річкових портів, яка передбачає виконання нетрадиційних функцій перевізника новими підприємствами (типу 3-PL компаній за міжнародною класифікацією), які повинні надавати клієнтам портів нові послуги (управління складськими операціями постачальників продукції, контроль замовлень запасів на складах і в дорозі, узгодження тарифів перевезень і вибір оптимальних маршрутів вантажів).

2. Реформування портової діяльності, яка передбачає створення на близьких до порту територіях підприємств, які будуть надавати промислові, торгівельні, інформаційні, фінансові та інші види послуг для вантажовласників та власників транспортних засобів.

3. Розвиток в портовій зоні мережі малих підприємств, які надають транспортно-експедиторські, агентські, брокерські, сюрвейерські, кріюінгові та інші послуги.

4. Удосконалення системи портового маркетингу як найбільш важливого фактора підвищення конкурентоспроможності порту. До основних напрямків сучасного портового маркетингу відносяться: інформаційно-аналітичний, дослідницький і рекламно-пропагандистський.

5. Перетворення річкових портів в логістичні центри обумовлено наявністю існуючих великих складських площ та транспортних під'їзних шляхів (залізничних та автомобільних).

Інноваційні процеси на підприємствах пасажирського транспорту продиктовані не лише потребами споживачів даних послуг, але й вимогами

європейських країнах. Необхідними є нові рішення в організації діяльності транспортних мереж міст: можливі варіанти вдосконалення маршрутної мережі на основі існуючої мережі електротранспорту, оптимізація структури автомобільних транспортних засобів, що використовуються на міських пасажирських перевезеннях, впровадження системи управління перевезеннями за допомогою сучасних навігаційних систем, розробка технічних і технологічних засобів з впровадженню єдиного електронного квитка, конструювання та виробництво вітчизняними підприємствами автобусів, тролейбусів, трамваїв для комфортних та безпечних перевезень пасажирів [87]. Новітнім для української системи рішенням є формування руху транспортних засобів на підставі проведених дослідженнях транспортної системи з урахуванням критеріїв ефективності міських пасажирських перевезень.

Сьогодні у світовому транспортному співтоваристві відбувається активне впровадження інноваційних інформаційно-управляючих технологій, які побудовані на моделюванні інтегрованих транспортних систем: «персонал-транспортна інфраструктура-транспортні засоби». За їх допомогою відбуваються послуги регулювання транспортними потоками на більш високому рівні, з вищим рівнем захисту та передачі повної та достовірної інформації про стан та положення у просторі об'єктів в режимі реального часу. Ці системи мають назву «інтелектуальні» (Intelligent Transport System (ITS)), їх практичне використання стало невід'ємною частиною інноваційного розвитку транспортних підприємств країн Європейського Союзу, Японії, Китаю, США та інших країн [190]. Вони розрізняються відповідно до застосовуваних технологій: від простих систем автомобільної навігації, регулювання світлофорів, систем регулювання вантажоперевезень, різних систем сповіщальних знаків (включаючи інформаційні табло), систем розпізнавання автомобільних номерів і систем реєстрації швидкості транспортних засобів, до систем відеоспостереження, систем, що інтегрують інформаційні потоки та потоки зворотного зв'язку з великою кількістю

різних джерел [87]. Використання інтелектуальних транспортних систем і на українських транспортних підприємствах забезпечить підвищення ефективності моделювання та прогнозування вантажопотоків і пасажиропотоків, рівня безпеки та надійності транспортно-логістичного комплексу, сприятиме розвитку його інфраструктури.

Для забезпечення відповідності європейським стандартам швидкості та якості перевезень вантажів, комфортності надання послуг пасажирам важливою та необхідною є загальна модернізація транспорту України [190]. Для цього потрібна активізація діяльності підприємств – або виділяти кошти на власні розробки інноваційних рішень у транспорті, або придбати технології у виконавців.

Багато років вже обговорювали питання щодо введення у використання такої інновації в транспортній галузі як введення платних автодоріг. Сьогодні у переліку потенційних маршрутів, які можна було б перевести на умови платного користування [190]. Згідно чинного законодавства будь-який напрямок, де збираються встановити плату, повинен мати альтернативний безплатний шлях користування у цьому ж напрямку. Тому для того, аби ввести платну автодорогу (або ділянку), потрібно спочатку побудувати (у разі відсутності) безкоштовну, а потім платну.

До одного з провідних напрямків інновацій міжнародного транспортного процесу відноситься удосконалення структури міжнародних транспортно-логістичних систем [87]. Так для транспортних підприємств України цікавою є пропозиція щодо можливості участі у формуванні ефективної, універсальної, єдиної транспортно-логістичної системи, яка може з'єднати як Азію з Європою, так і країни Балтійського, Чорноморського, Каспійського та Середземноморського регіонів.

Використання та пристосування інтелектуальних систем мобільності, розроблених науковими дослідженнями, зокрема системи управління повітряним рухом майбутнього (SESAR), Європейської системи управління процесом перевезень на залізницях (ERTMS) та системи залізничної

інформації, системи спостереження на морі (SafeSeaNet), Служби інформації на річках (RIS), інтелектуальних транспортних систем (ITS) та сумісних взаємопов'язаних рішень для систем управління та інформаційних систем мультимодального транспорту (зокрема, для отримання платежів) дозволить реалізувати інноваційний розвиток транспортних підприємств України [39].

Для підприємств міського транспорту для скорочення завантаженості шляхів необхідна розробка інноваційної стратегії, за якої відбуватиметься територіальне планування, ціноутворення, ефективне перевезення громадським транспортом.

У світовій практиці активізується застосування інноваційних технологій у перевізному процесі, зокрема, шляхом розвитку мультимодальних перевезень [87]. Мають бути забезпечені ефективні мультимодальні зв'язки між столицями ЄС, головними містами, аеропортами та основними пунктами наземних перетинів кордонів, а для подорожей на великі відстані необхідно розробити більш кращі сполучення, наприклад, залізниця-аеропорт.

Розвиток інтермодальних та комбінованих перевезень з одночасним переключенням частки автомобільних потоків на більш екологічний та економічний транспорту – залізничний та водний – сприятиме зменшенню екологічного навантаження на довкілля.

Важливим моментом інноваційного розвитку транспортних підприємств є забезпечення безпеки на транспорті. Необхідно розробити інноваційні заходи щодо [39]:

- безпеки вантажів (організація безпеки вантажів, сканування, пакування, перевірки вантажів);
- високого рівня безпеки пасажирів при мінімальних незручностях (застосування методів сканування та обстеження пасажирів, новітні пункти перевірки – коридори безпеки, які дозволять швидко перевіряти велику кількість пасажирів при мінімальних незручностях, сприяти розробці ефективних технологій виявлення небезпечних речовин, просторів);
- безпека на дорогах (системи допомоги водіям, інтелектуальні

обмежувачі швидкості, обладнання транспортних засобів пристроями оповіщення про можливість небезпечної ситуації на дорогах, підвищення рівня безпеки транспортних засобів, усунення недосконалостей регулювання руху, обладнати безпечні ділянки руху для пішоходів, велосипедистів, захисні механізми на зупинках транспорту).

В цілому, інноваційний розвиток транспортних підприємств необхідно здійснювати за пріоритетними напрямками, які є наслідком залежності між показниками та чинниками інноваційного розвитку та кінцевими результатами діяльності, що дозволять покращити ефективність їх діяльності в цілому:

- інноваційне оновлення транспортних засобів;
- розбудова транспортної інфраструктури;
- упровадження нових технологій перевезень з використанням сучасних логістичних систем;
- створення нових інформаційних і навігаційних систем управління;
- запровадження енергозберігаючих техніки та технологій, забезпечення екологічності та безпечності транспортних послуг;
- приведення національної нормативної бази з регулювання транспортної діяльності у відповідність до міжнародних норм (таблиця 3.8).

Таблиця 3.8 – Пріоритетні напрями інноваційного розвитку транспортних підприємств

| Напрямок | Зміст напрямку |
|--|--|
| 1 | 2 |
| Інноваційне оновлення транспортних засобів | <ul style="list-style-type: none"> – надання підтримки тим галузям промисловості, що забезпечують виробництво рухомого складу нового покоління; – створення нових компаній для оновлення рухомого складу транспорту; – наукове обґрунтування перспективних параметрів технічних засобів нового покоління, які відповідають міжнародним технічним та екологічним стандартам. |

Продовження таблиці 3.8

| 1 | 2 |
|--|---|
| Розбудова транспортної інфраструктури | <ul style="list-style-type: none"> – модернізація транспортної мережі та термінальних комплексів; – будівництво автомобільних доріг на концесійній основі; – співпраця з міжнародними організаціями з питань підвищення ефективності функціонування мережі міжнародних транспортних коридорів; – упровадження нових технологій організації перевезень вантажів через державний кордон України; – організація на основних напрямках сервісних пунктів відпочинку водіїв автотransпортних засобів; – модернізація річкових портів; модернізація судноплавних шлюзів. |
| Упровадження нових технологій перевезень з використанням сучасних логістичних систем | <ul style="list-style-type: none"> – створення правових засад здійснення змішаних (комбінованих) перевезень та взаємодії різних видів транспорту; – створення правових засад операторів мультимодальних перевезень та логістичних центрів; – застосування контейнерних і комбінованих перевезень; – розробка схем розміщення логістичних центрів та їх реалізація. |
| Запровадження енергозберігаючих техніки та технологій, забезпечення екологічності та безпечності транспортних послуг | <ul style="list-style-type: none"> – удосконалення нормативних бази з енергозбереження та використання альтернативних видів палива; – розробка програм та проведення заходів з підвищення безпеки руху; – запровадження пільгового кредитування на ресурсо- та енергозберігаючу техніку та технології; – підвищення якості будівництва, ремонту, утримання автодоріг та організація на них безпечного руху; – удосконалення режимів експлуатації рухомого складу; – запровадження обліку та контролю використання палива та енергії; – заміщення видів енергоносіїв іншими джерелами енергії, застосування альтернативних видів палива; – застосування європейських нормативів на автомобільні бензини та дизельне паливо, підвищення екологічного контролю; – запровадження сучасної системи діагностики технічного стану транспорту. |
| Приведення національної нормативної бази з регулювання транспортної діяльності у відповідність до міжнародних норм | <ul style="list-style-type: none"> – гармонізація законодавчої бази до норм ЄС щодо регулювання енергоефективності транспортних засобів та шкідливих викидів; – здійснення заходів щодо забезпечення техніко-технологічної сумісності рухомого складу та транспортної мережі України з європейською транспортною системою; – запровадження заходів захисту та підтримки діяльності українських транспортних підприємств на зовнішніх ринках; підвищення якості транспортних послуг відповідно до вимог міжнародних стандартів якості ISO 9002. |

Таким чином, шляхом упровадження інноваційних рішень, нових

інформаційних та перевізних технологій на транспорті, а також технічного переоснащення підприємств галузі поступово забезпечуються ефективні перетворення та модернізація транспортно-дорожнього комплексу України, а інноваційні структурні зрушення формують прогресивну організаційно-правову модель його функціонування [208]. Але на даний час інноваційні процеси відбуваються переважно на великих транспортних підприємствах, які є природними монополістами, а також які здатні акумулювати фінансові ресурси для здійснення інноваційної діяльності.

Інноваційний розвиток транспортних підприємств можливий на базі професійних знань, фундаментальної науки, прикладної науки, бажання держави й бізнесу. Фрагментація знань, спеціалізація галузей науки та виробництва повинні доповнюватися їх інтеграцією, консолідацією навколо вищої мети розвитку транспортної інфраструктури інноваційної економіки. Інновації в транспортній інфраструктурі не можуть відбуватися без патронату держави, вони вимагають значних ресурсних витрат, впровадження дорогих технологічних процесів, використання новітніх досягнень науки. Розробка та практичне впровадження інновацій на транспортних підприємствах мають здійснюватися в межах виконання заходів щодо розвитку та реформування структурних підгалузей: всіх видів транспорту, а також шляхом застосування кардинально нових технологій у перевізних процесах, що призведе до міжгалузевих структурних зрушень, ефективних результатів та модернізації транспортної галузі України.

Отже, застосування інноваційних процесів на транспортних підприємствах є одним з головних чинників, що зможе створити ефективно діючу галузь економіки. Організація інноваційної діяльності, підвищення інноваційної активності підприємств, забезпечення їх державної підтримки має стати головним напрямом діяльності України у найближчий час. Національний сектор транспортних послуг за умови активізації процесів модернізації та інновацій в транспортній сфері має всі можливості стати важливим фактором підвищення та закріплення конкурентоспроможних

позицій на ринку транспортних послуг, сприяти розширенню участі українських перевізників в міжнародних виробничо-збутових ланцюгах та джерелом збільшення прибутків від продажу транспортних послуг з перевезення вантажів і пасажирів.

Перспективність інноваційного розвитку транспортних підприємств пояснюється також тим, що саме завдяки інноваційному розвитку ці підприємства зможуть вийти на новий рівень господарювання, від чого виграють усі економічні суб'єкти, а Україна як держава – заявити про себе як розвинену державу, яка здатна позиціонувати себе як прихильну світовим стандартам якості надання послуг.

Висновки до третього розділу

Обґрунтування напрямів удосконалення організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку підприємств сфери послуг дозволило зробити наступні висновки та виділити відповідні рекомендації:

1. Розроблено алгоритм моделі оцінки та математичної фільтрації результатів дослідження пріоритетів в управлінні процесу залучення інновацій на підприємствах транспортної сфери, який поєднує в собі як інструменти аналізу інваріантності даних, так і розрахунок кореляційно-дисперсійних відхилень, що дає змогу більш точно та достовірно визначати релевантні пріоритети, які було обрано за анкетними даними. Практичне значення дослідження перспектив та стратегічних пріоритетів в управлінні впровадженням інновацій на підприємствах сфери транспортних послуг було здійснено на підставі розробленої анкети стандартизованого інтерв'ю.

2. Для вирішення проблеми забезпечення інноваційного розвитку сформовано модель управління інноваційним розвитком підприємств сфери послуг, основними завданнями якої є забезпечення прогнозування та планування інформаційно-технологічного розвитку, інноваційне проектування та впровадження інформаційно-технологічних проектів,

забезпечення науково-методичної та інформаційної підтримки інноваційного розвитку підприємств сфери послуг.

3. Розроблений процес управління інноваційним розвитком підприємства сфери послуг дозволив обґрунтувати показник ефективності управління інноваційним розвитком підприємства сфери послуг і виділити складові удосконалення організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку транспортних підприємств України

4. В основу визначення ефективності організаційного забезпечення інноваційного розвитку підприємств сфери послуг покладено критерії ретельності (забезпечується покращення якості виконання управлінських рішень з інноваційного розвитку); оперативності (скорочуються витрати часу на виконання робіт та управлінських рішень); економічності (оптимізується розмір витрат матеріальних, трудових і фінансових ресурсів), на підставі яких сформовані відповідні показники для оцінки ефективності інноваційного розвитку підприємств сфери послуг.

5. Для забезпечення інноваційного розвитку транспортних підприємств у роботі виокремлено пріоритетні напрями інноваційного розвитку транспортних підприємств та заходи щодо їх реалізації, основними з яких є такими: якісне оновлення транспортних засобів, наукове формування і розвиток національної транспортної системи, упровадження нових технологій перевезень, створення нових інформаційних і навігаційних систем, запровадження енергозберігаючих технологій, екологічності та безпечності транспортних послуг, розбудова міжнародних транспортних коридорів, адаптація національної нормативно-правової бази транспортної галузі до міжнародного законодавства. Саме тому застосування інноваційних процесів на транспортних підприємствах є одним з головних чинників, що зможе створити ефективно діючу галузь економіки.

Основні результати дослідження, які представлені у цьому розділі, опубліковані у наукових працях [112, 116, 117, 118, 120, 122, 124, 127, 130, 133].

ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі на основі проведеного узагальнення, наукового обґрунтування та аналізу теоретичних і методичних підходів вирішено наукове завдання з удосконалення організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку підприємств сфери послуг. Проведене дослідження дає змогу зробити наступні висновки:

1. Інноваційна діяльність підприємств сфери послуг забезпечує їх стабільне положення на ринку, при цьому гнучке маневрування в наданні послуг споживачам є постійно відновлюваним процесом, що включає питання стратегічного планування та управління, активізації наукових досліджень, маркетингу, організаційного проектування сфери послуг, формування команди виконавців, діяльність якої носить інноваційний характер. Комплексний процес впровадження змін, що спирається на безперервний пошук і використання нових способів та сфер реалізації потенціалу підприємств сфери послуг, є результатом розробки та використання нових засобів і методів його підвищення в умовах нестабільного зовнішнього середовища.

2. Розроблено практичні рекомендації щодо формування організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку підприємств сфери послуг, які спрямовані на виділення його складових та визначення послідовності формування задля підвищення рівня інноваційного розвитку. Виокремлено передумови та принципи формування організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку підприємств сфери послуг, що дало можливість розвинути методичний підхід до інноваційного розвитку транспортних підприємств України.

3. Розширено перелік заходів з регулювання інноваційної діяльності та обґрунтовано послідовність їх застосування з метою забезпечення інноваційного розвитку підприємств сфери послуг.

4. Проведено аналіз сучасного стану функціонування підприємств сфери

послуг України та Дніпропетровської області зокрема, за підсумками якого визначено основні проблеми їх інноваційного розвитку, основною з яких вважається значне технічне та технологічне відставання від сучасних вимог. У роботі запропоновано підходи до розв'язання наявних на підприємствах проблем, впровадження яких забезпечить якісно новий шлях їх інноваційного розвитку.

5. Для оцінки факторів чутливості інноваційного розвитку підприємств сфери послуг в Україні на основі систематизації кардинальних аспектів застосовано кореляційний аналіз. Оцінку тісноти зв'язку відповідно до завдань дослідження крос-кореляції проведено за допомогою використання стандартного коефіцієнта кореляції Пірсона. На підставі розрахованих коефіцієнтів крос-кореляції визначено тісноту взаємозв'язку між динамічними рядами шляхом побудови матриці крос-кореляції для конкретних категорій підприємств сфери послуг.

6. Запропоновано застосовувати коефіцієнт співвідношення впроваджених та створених інновацій для оцінки динаміки інноваційного розвитку транспортних підприємств, що дозволить максимально враховувати участь кожного з них у створенні та впровадженні інновацій в господарську діяльність.

7. З метою проведення емпіричного дослідження перспектив та стратегічних пріоритетів в управлінні залученням інновацій на підприємствах сфери послуг розроблено спеціальний інструментарій – анкету стандартизованого інтерв'ю, за результатами застосування якої за допомогою використання економетричних моделей сформовано методичні підходи до вдосконалення процесу управління залученням інновацій на підприємствах сфери транспортних послуг.

8. Обґрунтовано напрями поліпшення організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку підприємств сфери послуг, які базуються на досягненні балансу між поточними потребами сфери послуг та реалізацією стратегії довгострокового інноваційного лідерства, і

передбачають застосування інструментів управління залученням інновацій на підприємствах з метою підвищення їх конкурентоспроможності та усунення непередбачуваності і корупції на кордонах з боку працівників митної служби та інших органів.

9. У процесі обґрунтування перспектив та шляхів впровадження інноваційних процесів у сферу підприємств транспортних послуг в Україні встановлено відсутність чіткої ідентифікації функціональних обов'язків серед органів державного регулювання, що в свою чергу не дає змоги оперативно реагувати на зовнішні виклики та доповнювати аналітичними узагальненнями діяльність міністерств, які беруть участь у формуванні та реалізації інноваційної політики сфери послуг. Створення спеціалізованого агентства, що буде виконувати регуляторні функції, або надання повноважень одному з центральних органів має забезпечити більш оперативне відстежування за змінами у міжнародній торгівлі з метою аналізу та формування як законодавчих, так і інших інструментів, які активізують сферу послуг.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Андрощук Г.О. Стратегія інноваційного розвитку України на 2010-2020 роки в умовах глобалізаційних викликів [Текст] / [Андрощук Г.О., Жиляєв Б.Г., Чижевський Б.Г., Шевченко М.М.]. – К.: Парламентське вид-во, 2009. – 632 с.
2. Аббакумов В.Л. Бизнес-анализ информации. Статистические методы: Учебник [Текст] / В.Л. Аббакумов, Т.А. Лезина. – М.: ЗАО «Издательство «Экономика», 2009. – 374 с.
3. Аванесова Г.А. Сервисная деятельность: историческая и современная практика, предпринимательство, менеджмент [Текст] / Г.А. Аванесова. – М.: Аспект Пресс, 2005. – 318 с.
4. Агабабян Э. Мировая экономика интеллектуальных услуг: состояние, тенденции и регулирование [Электронный ресурс] / Э. Агабабян // Проблемы теории и практики управления. – 2003. – №6. – Режим доступа: http://vasilieva.narod.ru/ptpu/4_6_03.htm.
5. Алиева З.К. Инновационный менеджмент в сфере услуг [Текст] / З.К. Алиева // Региональные проблемы преобразования экономики. – 2009. – №1. – С. 8-14.
6. Аронова В.В. Інноваційно-проектний підхід до управління змінами в маркетинговій діяльності на підприємстві [Текст] / В.В. Аронова // Управління проектами та розвиток виробництва. – 2012. – №2. – С. 86-91.
7. Арсеньев Ю.Н. Принятие решений. Интегрированные интеллектуальные системы: Учебное пособие для вузов [Текст] / Ю.Н. Арсеньев, С.И. Шелобаев, Т.Ю. Давыдова. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2003. – 270 с.
8. Афонин И.В. Инновационный менеджмент и экономическая оценка реальных инвестиций: Учебное пособие [Текст] / И.В. Афонин. – М.: Гардарики, 2006. – 304 с.
9. Біловодська О.А. Механізм стратегічного управління інноваційним

розвитком / Біловодська О.А. – Суми: ВТД «Університетська книга», 2010. – 432 с.

10. Бажан Л.І. Концептуальні засади ідентифікації проблемних ситуацій функціонування транспортно-логістичної системи в умовах невизначеності та ризик [Текст] / Л.І. Бажан // Економіко-математичне моделювання соціально-економічних систем. – 2013. – Вип. 18. – С. 15-42.

11. Балаева О.Н. Сфера услуг в мировой экономике: тенденции развития [Текст] / О.Н. Балаева // Мировая экономика и международные отношения. – 2007. – №3. – С. 23-29.

12. Балаева О.Н. Эра услуг: требуются профессионалы [Текст] / О.Н. Балаева, М.Д. Предводителя // Бизнес-образование. – 2002. – №2 (13). – С. 99-110.

13. Бандуров В.В. Робастна оцінка інноваційного рівня промислового виробництва (на прикладі чорної металургії): автореф. дис. канд. екон. наук: 08.02.02 / В.В. Бандуров. – Одеса, 2006. – 20 с.

14. Батура О.В. Проблеми розвитку сфери послуг в Україні: Монографія [Текст] / О.В. Батура, Л.Ф. Новікова, В.А. Парена. – Дніпропетровськ: Наука і освіта, 2004. – 150 с.

15. Бекетов Ю.А. Проблемы стратегического развития транспортных предприятий в условиях переходной экономики [Электронный ресурс] / Ю.А. Бекетов, Н.И. Миссюра. – Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n/problemy-strategicheskogo-razvitiya-transportnyh-predpriyatiy-v-usloviyah-perehodnoy-ekonomiki>.

16. Березюк Г.О. Проблеми соціального інвестування підприємств в Україні [Текст] / Г.О. Березюк // Економічний простір. – 2014. – №87. – С. 33-40.

17. Бідняк М.Н. Виробничі системи на транспорті: теорія і практика: монографія [Текст] / М.Н. Бідняк, В.В. Біліченко. – Вінниця: УНІВЕРСУМ-Вінниця, 2006. – 176 с.

18. Бідняк М.Н. Інноваційний рівень технологічних процесів виробництва на автомобільному транспорті [Електронний ресурс] / М.Н. Бідняк, О.П. Зімін, О.В. Мороз // Управління проектами, системний аналіз і логістика. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Upsal/2008_5/08bmmnct.pdf.
19. Біліченко В.В. Методичні основи розробки проекту стратегічного розвитку підприємств автомобільного транс-порту [Електронний ресурс] / В.В. Біліченко // Наукові праці Вінницького національного технічного університету. – 2008. – №4. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/e-journals/VNTU/2008-3/2008-3.files/uk/08vvboae_ua.pdf.
20. Богатирьов І.О. Ефективність розвитку підприємств [Текст] / Богатирьов І.О. // Формування ринкових відносин в Україні: Збірник наук. праць. – 2003. – Вип. 7-8 (26-27). – С.73-79.
21. Богданов А.А. Тектология (Всеобщая организационная наука). В 2-х кн.: Кн. 1 [Текст] / А.А. Богданов. – М.: Экономика, 1989. – 304 с.
22. Бурменко Т.Д. Сфера услуг: экономика: Учебное пособие [Текст] / Т.Д. Бурменко, Н.Н. Даниленко, Т.А. Туренко. – М.: КНОРУС, 2008. – 328 с.
23. Василенко В.А. Теорія і практика розробки управлінських рішень: Навчальний посібник [Текст] / В.А. Василенко. – К.: ЦУЛ, 2003. – 420 с.
24. Васильева Э.К. Выборочный метод в социально-экономической статистике: Учебное пособие [Текст] / Э.К. Васильева, М.М. Юзбашев. – М.: Финансы и статистика; ИНФРА-М, 2010. – 256 с.
25. Виханский О.С. Стратегическое управление: Учебник / О.С. Виханский, Н.И. Наумов. – 3 -е вид. – М: Гардарика, 2002. – 528 с.
26. Вітка Н.Є. Інноваційна модель розвитку у кризових умовах діяльності промислових підприємств України [Текст] / Н.Є. Вітка // Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності. – 2014. – Випуск 1 (10). – Том. 1. – С. 312-318.
27. Владимирова О.М. Источники формирования инноваций: тенденции и перспективы [Текст] / О.М. Владимирова // Вестник Сибирского

государственного аэрокосмического государственного университета имени академика М.Ф. Решетньова. – Красноярск, 2009. – № 2. – С. 292-295.

28. Власюк Ю.А. Особенности инновационной деятельности сервисных организаций [Текст] / Ю.А. Власюк // Маркетинг і менеджмент інновацій. – 2011. – №1. – С. 98-102.

29. Водянка Л.Д. Развитие инновационной деятельности в сфере услуг [Электронный ресурс] / Л.Д. Водянка, О.В. Биканов а// I міжнародна науково-практична конференція «Финансовый механизм решения глобальных проблем: предупреждение экономических кризисов». – Режим доступа: http://www.confcontact.com/20120322/4_vodyanka.php.

30. Востров Г.М. Особливості впровадження революційних інновацій з метою забезпечення ефективного розвитку підприємства [Текст] / Г.М. Востров, М.П. Тимошук // Проблеми економіки та управління. – 2011. – №698. – С. 16-22.

31. Геєць В.М. Інновативно-інноваційний шлях розвитку – модернізаційний проект розвитку української економіки і суспільства початку ХХІ століття [Текст] / В.М. Геєць // Банківська справа. – 2003. – №4. – С. 16-22.

32. Географічна структура експорту-імпорту послуг [Електронний ресурс]. – Режим доступа: https://ukrstat.org/uk/operativ/operativ2005/zd/zd_rik/zd_u/gsp_u.html.

33. Глазкова Ю.С. Формирование механизма инновационного развития промышленного предприятия: автореф. дис. ... канд. экон. наук 08.00.05 / Юлия Сергеевна Глазкова. – Челябинск, 2011. – 20 с.

34. Глущенко И.И. Оценка эффективности системы управления инновационными проектами [Электронный ресурс] / И.И. Глущенко // Менеджмент в России и за рубежом. – 2006. – №3. – Режим доступа: <http://dis.ru/library/detail.php?ID=25861>.

35. Гольдштейн Г.Я. Стратегический инновационный менеджмент: тенденции, технологии, практика: монографія [Текст] / Г.Я. Гольдштейн. –

Таганрог: Изд-во ТРТУ, 2002. – 179 с.

36. Гордієнко В.П. Інноваційний розвиток регіонів на основі технопаркової концепції [Текст] / В.П. Гордієнко // Економічний простір. – 2011. – № 46. – С. 37-44.

37. Горн А.П. Как организовать успешное малое инновационное предприятие: методические рекомендации, учебные материалы, нормативные акты [Текст] / А.П. Горн, Т.В. Лузина. – Тюмень, 2011. – 205 с.

38. Господарський кодекс України від 16.01.2003 р. №436-IV [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/436-15>.

39. Гринів Н.Т. Основні проблеми розвитку транспортної галузі України [Текст] / Н.Т. Гринів, М.В. Кіндій, А.В. Панкевич // Маркетинг та логістика в системі менеджменту: Тези доповідей IX Міжнародної науково-практичної конференції. – Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2012. – С. 94-96.

40. Гринько Т.В. Проблеми та перспективи інноваційного розвитку вітчизняних підприємств сфери послуг [Текст] / Т.В. Гринько, О.С. Максимчук // Проблеми економіки. – 2015. – №1. – С. 255-260.

41. Гросул В.А. Проблеми інноваційної діяльності в Україні [Текст] / В.А. Гросул // Бюлетень Міжнародного Нобелівського економічного форуму. – 2010. – №1 (3). – Т. 1. – С. 76-82.

42. Гросул В.А. Соціально-економічна стійкість підприємства: теоретико-методологічні засади та практичний інструментарій: Монографія [Текст] / В.А. Гросул. – Харків: Харк. держ. ун-т харч. та торгівлі, 2011. – 303 с.

43. Гулаков Н.В. Организация инновационного процесса на предприятиях сферы услуг [Текст] / Н.В. Гулаков. – М.: Наука, 2011. – 215 с.

44. Гулевич О.Ю. Сфера послуг в сучасній економіці: фактори розвитку та регіональні особливості [Текст] / О.Ю. Гулевич // Регіональна економіка. – 2010. – №4. – С. 120-125.

45. Гурч Л.М. Маркетингове дослідження ринку транспортних послуг України [Електронний ресурс] / Гурч Л.М., Ченчик А.А. – Режим доступу: http://vlp.com.ua/files/23_22.pdf.

46. Генеза ринкової економіки (політекономія, мікроекономіка, макроекономіка, економічний аналіз, економіка підприємства, менеджмент, маркетинг, фінанси, банки, інвестиції, біржова діяльність): Терміни, поняття персоналії [Текст] / укладачі: В.С. Іфтемичук, В.А. Григор'єв, М.І. Маниліч, Г.Д. Шута; за наук. ред. Г.І. Башнянина і В.С. Іфтемичука. – К.: Магнолія плюс, 2004. – 688 с.

47. Давідов М.В. Шляхи організаційно-фінансового забезпечення інноваційного процесу на підприємствах України [Текст] / М.В. Давидов // Актуальні проблеми економіки. – 2008. – №4. – С. 130-134.

48. Дадашев Б.А. Напрями та умови розвитку інноваційних процесів в сучасних умовах розвитку економіки України [Текст] / Б.А. Дадашев, О.В. Кантаєва // Міжнародний збірник наукових праць. – 2011. – Випуск 2(20). – С. 155-167.

49. Дергоусова А.О. Стратегічний розвиток залізничного транспорту в умовах реформування [Електронний ресурс] / А.О. Дергоусова. – Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=1555>.

50. Дикань В.Л. Актуальность улучшения системы комбинированных перевозок в международной транспортной сети [Текст] / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2006. – №13. – С. 13-20.

51. Дикань В.Л. Перспективы развития экономики Украины в условиях формирования международных транспортных коридоров в системе мировой глобализации экономики [Текст] / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. – Вип. 42. – С. 144-149.

52. Діяльність підприємств сфери послуг: Статистичний бюлетень за 2014 рік. – К: Державна служба статистики України, 2015. – 75 с.

53. Діяльність підприємств сфери послуг: Статистичний бюлетень за 2013 рік. – К: Державна служба статистики України, 2014. – 84 с.
54. Діяльність підприємств сфери послуг: Статистичний бюлетень за 2012 рік. – К: Державна служба статистики України, 2013. – 153 с.
55. Діяльність підприємств сфери послуг: Статистичний бюлетень за 2011 рік. – К: Державна служба статистики України, 2012. – 153 с.
56. Діяльність підприємств сфери послуг: Статистичний бюлетень за 2010 рік. – К: Державна служба статистики України, 2011. – 157 с.
57. Долгорукова И.В. Малое предпринимательство в России. Формирование нового социального института [Текст] / И.В. Долгорукова. – М.: Научная книга, 2009. – 156 с.
58. Дунда С.П. Теоретичні підходи до визначення поняття «розвиток підприємства» [Електронний ресурс] / С.П. Дунда. – Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/ppei/2011_32/Dunda.pdf.
59. Дунська А.Р. Проблеми інноваційного розвитку підприємств України в умовах активізації інтеграційних тенденцій [Текст] / А.Р. Дунська, А.С. Цвіркун // Сучасні підходи до управління підприємством: Збірник наукових праць VI Всеукраїнської науково-практичної конференції з міжнародною участю. – Черкаси: Видавець Чабаненко Ю.А., 2014. – С. 69-73.
60. Експорт, імпорт і транзит вантажів в Україні за 2014 рік: Статистичний збірник [Текст]. – К.: Державна служба статистики України, 2015. – 57 с.
61. Експорт, імпорт і транзит вантажів за 2010 рік: Статистичний збірник [Текст]. – К.: Державна служба статистики України, 2011. – 77 с.
62. Експорт, імпорт і транзит вантажів за 2011 рік: Статистичний збірник [Текст]. – К.: Державна служба статистики України, 2012. – 80 с.
63. Експорт, імпорт і транзит вантажів за 2012 рік: Статистичний збірник [Текст]. – К.: Державна служба статистики України, 2011. – 82 с.
64. Експорт, імпорт і транзит вантажів за 2013 рік: Статистичний збірник [Текст]. – К.: Державна служба статистики України, 2011. – 83 с.

65. Елизарьев А.А. Оценка и эффективное использование возможностей инновационного развития предприятия: автореф. дис. канд. эконом. наук: 08.00.05 / А.А. Елизарьев. – Уфа, 2005. – 20 с.
66. Єдін О. Економіко-технологічні прийоми підвищення ефективності роботи транспортного комплексу держави [Текст] / О. Єдін, В. Гурнак // Економіка України. – 2005. – №4. – С. 29-35.
67. Жук М.В. Розміщення продуктивних сил і економіка регіонів України: Підручник [Текст] / М.В. Жук. – К.: Кондор, 2004. – 296 с.
68. Захарченко В.І. Інноваційний менеджмент [Електронний ресурс] / В.І. Захарченко. – Режим доступу: http://pidruchniki.ws/15350325/ekonomika/innovatsiyniy_menedzhment_zaharchenko_vi.
69. Зайченко С.А. Развитие инноваций в сфере услуг [Текст] / С.А. Зайченко // Форсайт. – 2007. – №1. – С. 30.
70. Закон України «Про державне регулювання діяльності у сфері трансферу технологій» від 14.09.2006 р. №143-V [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/143-16>.
71. Закон України «Про державно-приватне партнерство» від 01.07.2010 р. №2404-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2404-17>.
72. Закон України «Про інноваційну діяльність» від 04.07.2002 р. №40-IV [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/40-15>.
73. Закон України «Про морські порти України» від 17.05.2012 р. №4709-VI (зі змінами та доповненнями) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>.
74. Закон України «Про наукові парки» від 25.06.2009 р. №1563-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1563-17>.

75. Закон України «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні» від 8 вересня 2011 року №3715-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/3715-17>.

76. Зовнішня торгівля України послугами з країнами ЄС за 2014 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://ukrstat.org/uk/operativ/operativ2009/zd/ztp_ES/ztp_ES_u/ztp_ES14_u.htm.

77. Зянько В.В. Інноваційне підприємництво: сутність, механізми і форми розвитку: Монографія [Текст] / В.В. Зянько. – Вінниця: УНІВЕРСУМ – Вінниця, 2008. – 397 с.

78. Иванова С.Л. Понятие и структура экономического механизма предприятия [Электронный ресурс] / С.Л. Иванова. – Режим доступа: <http://www.rusnauka.com>.

79. Измалков С. Теория экономических механизмов (Нобелевская премия по экономике 2007 г.) [Текст] / С. Измалков, К. Сонин, М. Юдкевич // Вопросы экономики. – 2008. – №1. – С. 4-26.

80. Ілляшенко С.Н. Інноваційне розвиток суб'єктів господарської діяльності [Текст] / С.Н. Ілляшенко // Механізм регулювання економіки, економіка природокористування, економіка підприємства та організація виробництва. – 2000. – Випуск 1. – С. 110-116.

81. Иванова А.І. Планування та оцінка діяльності суб'єктів господарювання сфери послуг: проблеми і шляхи вирішення [Текст] / А.І. Иванова // Економіка и Финансы. - 2013. - №11. – с. 138-146.

82. Ілляшенко С.М. Товарна інноваційна політика: підручник / С.М. Ілляшенко, Ю. С. Шипуліна. – Суми: ВТД «Університетська книга», 2007. – 281 с.

83. Ілляшенко С.М. Управління інноваційним розвитком: Навч. посіб. [Текст] / С.М. Ілляшенко. – 2-ге вид., перероб і доп. – Суми: ВТД «Університетська книга», 2011. – 250 с.

84. Ілляшенко С.М. Управління інноваційним розвитком: Монографія [Текст] / С.М. Ілляшенко, О.А. Біловодська. – Суми: «Університетська

книга», 2010. – 281 с.

85. Ілляшенко С.М. Управління інноваційним розвитком: проблеми, концепції, методи: Навч. посібник для студ. вузів / С.М. Ілляшенко. – Суми: ВТД «Університетська книга», 2003. – 278 с.

86. Інноваційний менеджмент: навч. посіб. / В.В. Стадник, М.А. Йохна. – К.: Академвидав, 2006. – 463 с.

87. Інноваційні перетворення на транспорті як чинник модернізації транспортно-дорожнього комплексу України: Аналітична записка / Національний інститут стратегічних досліджень [Електронний ресурс]: – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1303/>.

88. Інновації в Україні: Європейський досвід та рекомендації для України. – Том 3. – Інновації в Україні: пропозиції до політичних заходів Остаточний варіант. – К.: Фенікс, 2011. – 76 с.

89. Кара І.І. Сучасні тенденції розвитку ринку транспортних послуг [Текст] / І.І. Кара, Г.В. Корецька, В.Р. Крайвська // Науковий вісник НЛТУ України. – 2010. – Випуск 20.6. – С. 214-221.

90. Кирхлер Э. Принятие решений в организациях [Текст] / Э. Кирхлер, А. Шрот // Психология труда и организационная психология: т. 4 / Пер. с нем. – Х.: Изд-во «Гуманітарний центр», 2004. – 160 с.

91. Класифікація видів економічної діяльності ДК009:2010, Затверджений наказом Держспоживстандарту України від 11.10.2010 р. №457 (зі змінами та доповненнями) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.victorija.ua/klasifikatsiya-vydiv-ekonomichnoyi-diyalnosti-dk-009-2010>.

92. Колоколов В.А. Инновационные механизмы предпринимательских систем [Текст] / В.А. Колоколов. – М.: Изд-во Рос. Экон. акад., 2001. – 260 с.

93. Кондратюк М.В. Залізничний транспорт як основа створення міжтранспортної логістичної системи України [Текст] / М.В. Кондратюк // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. – Вип. 42. – С. 155-157.

94. Корнійко Я.Р. Сучасний розвиток транспортної системи України [Електронний ресурс] / Я.Р. Корнійко // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури, 2012 – №35. – Режим доступу: <http://jrn1.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/viewFile/3092/3046>.
95. Кот О.В. Теоретичні аспекти інноваційного розвитку аграрного сектору економіки та його організаційно-економічне забезпечення / О.В. Кот // Проблеми інвестиційно-інноваційного розвитку. – 2011. – № 1. – С. 57-63.
96. Коупленд Т. Стоимость компаний: оценка и управление / пер. с англ. [Текст] / Коупленд Т., Коллер Т., Муррин Дж. – М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2006. – 576 с.
97. Краснокутська Н.В. Інноваційний менеджмент: Навч. посіб. [Текст] / Н.В. Краснокутська. – К.: КНЕУ, 2003. – 504 с.
98. Крючков Л.В. Особливості процесів злиття та поглинання в умовах економічної глобалізації [Текст] / Л.В. Крючков // Економіка: проблеми теорії та практики. – 2012. – №210. – С. 341 –350.
99. Кузовлева И.А. Механизм управления инновационным развитием предприятий промышленности [Текст] / И.А. Кузовлева, С.Г. Кузнецов, О.Г. Кураленко // Управление экономическими системами. – 2012. – №3. – Режим доступу: // <http://www.uecs.ru/uecs-33-332011/item/611-2011-09-14-07-14-40>.
100. Курбанова И.Т. Управление инновационным развитием предприятия сферы услуг [Электронный ресурс] / И.Т. Курбанова, И.К. Шахбанова. – Режим доступа: <http://uecs.ru/uecs-37-372012/item/998-2012-01-31-06-05-56>.
101. Кучерявенко С.Ю. Сутність інноваційно-інвестиційного розвитку підприємств сфери послуг [Текст] / С.Ю. Кучерявенко // Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності. – 2012. – №1. – С. 44-47.
102. Кучин С.П. Особливості та перспективи розвитку сфери послуг в Україні [Текст] / С.П. Кучин // Вісник Бердянського університету менеджменту і бізнесу. – 2011. – № 3(15). – С. 18-24.

103. Ларичев О.И. Количественный и вербальный анализ решений: сравнительное исследование возможностей и ограничений / О.И. Ларичев, Р. Браун // Экономика и математические методы. – 2011. – Т. 34. – Вып. 4. – С. 97-107.
104. Лапина Л.М. Малое предпринимательство в России [Текст] / Л.М. Лапина. – М.: Росстат, 2009. – 136 с.
105. Лацоник У. Теория инновационного предприятия [Текст] / У. Лацоник // Terra eonomicus: сб. статей российских и зарубежных экономистов начала XXI века. – М.: Наука-Спектр, 2008. – С. 672.
106. Леонов Я.В. Організаційно-економічний механізм інноваційного розвитку підприємств водопостачання [Текст]: автореф. дис. канд. екон. наук: 08.00.04 – / Я.В. Леонов. – Х.: ХНАМГ, 2008. – 21 с.
107. Ляшенко Н.Є. Інтелектуальний продукт як результат інноваційної діяльності підприємства [Текст] / Н.Є. Ляшенко // Управління проектами та розвиток виробництва. – 2008. – №4. – С. 106-111.
108. Мазур А. Наука Украины. Цифры, факты и проблемы [Электронный ресурс] / А. Мазур. – Режим доступа: http://www1.nas.gov.ua/Chronicle/Publishers/nov/press/Documents/Nauka_Ukrainy.pdf.
109. Максименко Г.В. Сучасна сфера послуг як чинник інноваційного розвитку економіки [Текст] // Науковий вісник, 2003. – Випуск I. – С. 69-73.
110. Максимчук А.С. Инновации в сфере услуг: сущность и условия формирования [Текст] / А.С. Максимчук // Современный научный вестник. – Серия: «Экономические науки», 2012. – №22 (134). – С. 109-115.
111. Максимчук А.С. Инновационное развитие предприятий сферы услуг: проблемы и перспективы [Текст] / А.С. Максимчук // Развитие экономической науки: прошлое, настоящее, будущее: Сборник научных работ участников Междун. научн.-практ. конф. (23 февр. 2013 г.). – Санкт-Петербург: Научная организация «Северо-западная организация экономического развития», 2013. – С. 62-66.
112. Максимчук А.С. Направления активизации инновационной

деятельности предприятий сферы услуг [Текст] / А.С. Максимчук // Актуальные вопросы экономических наук: Сборник материалов XXIX Междунар. научн.-практ. конф.: в 2-х частях / под общ. ред. С.С. Чернова (21 февр. 2013 г.). – Новосибирск: ООО агентство «СИБПРИНТ», 2013. – Ч. 2. – С. 145-148.

113. Максимчук О.С. Prospects of innovation development in transport industry [Текст] / О.С. Максимчук // Економіка і менеджмент-2013: перспективи інтеграції та інноваційного розвитку: Зб. наук. праць Міжнар. наук.-практ. конф.: у 6 т. (24-25 квіт. 2014 р.). – Дніпропетровськ: Біла К.О., 2014. – С. 7-10.

114. Максимчук О.С. Взаємодія фінансово-промислового капіталу в системі інтегрованих господарських структур [Текст] / О.С. Максимчук // Конкурентоспроможність та інновації: проблеми науки та практики: Тези доповідей Міжнар. наук.-практ. конф. (15-16 листоп. 2012 р.). – Х.: ФОП Александрова К.М.; ВД «ІНЖЕК», 2012. – С. 237-240.

115. Максимчук О.С. Динаміка інноваційного розвитку підприємств транспортної сфери [Текст] / О.С. Максимчук // Економіка і менеджмент-2015: перспективи інтеграції та інноваційного розвитку: Зб. наук. праць Міжнар. наук.-практ. конф.: у 9 т. – (23-24 квіт. 2015 р.). – Дніпропетровськ: Біла К.О., 2015. – С. 73-76.

116. Максимчук О.С. Диференціація підходів до оцінки факторів чутливості розвитку підприємств сфери послуг в Україні [Електронний ресурс] / О.С. Максимчук // Ефективна економіка. – 2014. – №10. – Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=4126>.

117. Максимчук О.С. Інноваційний розвиток підприємств сфери послуг в Україні [Текст] / О.С. Максимчук // Актуальні проблеми розвитку сучасної економіки: Зб. матеріалів Міжнар. наук.-практ. інтернет-конф. (13-14 березн. 2013 р.). – Дніпропетровськ: «Герда», 2013. – С. 107-108.

118. Максимчук О.С. Інноваційний розвиток транспортних підприємств: особливості та порівняння [Текст] / О.С. Максимчук // Стратегічні

перспективи туристичної та готельно-ресторанної індустрії в Україні: теорія, практика та інновації розвитку: Матеріали Всеукр. наук.-практ. інтернет-конф. (30-31 жовт. 2014 р.). – Умань: ВПЦ «Візаві», 2014. – С. 105-107.

119. Максимчук О.С. Напрями інноваційного розвитку підприємств сфери послуг в Україні [Текст] / О.С. Максимчук // Зб. наук. праць Міжнар. наук.-практ. конф. «Глобальна економічна динаміка як фактор напруги соціально-політичних процесів: цикли, криза і конфлікти» (23-30 жовт. 2014 р.). – Афіни: Євро-Середземноморська Академія мистецтв і наук, К.: Університет менеджменту освіти, 2014. – С. 239-243.

120. Максимчук О.С. Напрямки забезпечення інноваційного розвитку підприємств сфери послуг [Текст] / О.С. Максимчук // Удосконалення механізму інноваційного розвитку суб'єктів національної економіки України: Колективна монографія [Гринько Т.В., Кошевий М.М., Єлісєєва Г.Ю. та ін.]; За наук. ред. д.е.н., проф. Єлісєєвої О.К. – К.: Центр учбової літератури, 2013. – С. 173-211.

121. Максимчук О.С. Особливості інноваційного розвитку підприємств сфери послуг як специфічного сектору економіки України [Текст] / О.С. Максимчук // Проблеми сталого розвитку економіки України в умовах інтеграційних процесів: Матеріали доповідей Міжнар. наук.-практ. конф. / За заг. ред. М.М. Палінчак, В.П. Приходько: у 2-х част. (5-6 груд. 2014 р.). – Ужгород: Видавничий дім «Гельветика», 2014. – Ч. 1. – С. 204-207.

122. Максимчук О.С. Особливості планування інноваційної діяльності підприємств транспортної галузі [Текст] / О.С. Максимчук // Міжнародна практика економічного розвитку країни: Зб. матер. Міжнар. наук.-практ. конф. (24-25 трав. 2013 р.). – Сімферополь: НО «Economics», 2013. – Ч. 1. – С. 76-78.

123. Максимчук О.С. Особливості розвитку сфери послуг в сучасних умовах [Текст] / О.С. Максимчук // Сучасні проблеми інвестиційної діяльності в Україні: Зб. матеріалів Міжнар. наук.-практ. конф.: у 2-х част. (18-19 січ. 2013 р.). – К.: ГО «Київський економічний науковий центр», 2013.

– Ч. 2. – С. 23-25.

124. Максимчук О.С. Особливості стратегії інноваційного розвитку підприємств сфери послуг [Текст] / О.С. Максимчук // Розвиток національних економік в умовах глобальної нестабільності: Матеріали III Міжнар. наук.-практ. конф. (25-26 жовт. 2013 р.). – Одеса: Видавничий дім «Гельветика», 2013. – С. 106-109.

125. Максимчук О.С. Особливості функціонування ринку інноваційних послуг [Текст] / О.С. Максимчук // Наука й економіка, 2012. – Вип. 4 (28). – Т. 1. – С. 161-163.

126. Максимчук О.С. Оцінка впливу підприємств сфери транспортних послуг на розвиток економіки України [Текст] / О.С. Максимчук // Бізнес-інформ, 2015. – №4. – С. 144-148.

127. Максимчук О.С. Проблеми розвитку підприємств сфери послуг [Текст] / О.С. Максимчук // Фінансова система держави: проблеми та перспективи розвитку: Зб. наук. праць (16 листоп. 2012 р.). – К.: ДКС центр, 2012. – С. 236-238.

128. Максимчук О.С. Розвиток ринку інноваційних послуг: сутність і роль [Текст] / О.С. Максимчук // Сталий розвиток підприємств, регіонів, країн: Матеріали Міжнар. наук. конф. (5-7 листоп. 2012 р.). – Дніпропетровськ: Національний гірничий університет, 2012. – Т. 2. – С. 88-89.

129. Максимчук О.С. Розвиток світового інноваційного простору як досвід для ефективного розвитку економіки України [Текст] / О.С. Максимчук // Вісник Дніпропетровського університету. – Серія «Економіка», 2012. – Вип. 6 (4). – С. 41-45.

130. Максимчук О.С. Стратегічні напрямки розвитку підприємств транспортної галузі [Текст] / О.С. Максимчук // Економіст, 2013. – №8. – С. 61-62.

131. Максимчук О.С. Тенденції та стан інноваційного розвитку підприємств транспортної галузі України [Текст] / О.С. Максимчук, М.М. Кошевий // Управління розвитком підприємства і інтеграційних

умовах: Колект. моногр. / За заг. ред. Т.В. Гринько. – Дніпропетровськ: Біла К.О., 2014. – С. 227-238.

132. Максимчук О.С. Транспорт як пріоритетний напрям економічного розвитку сфери послуг [Текст] / О.С. Максимчук // Держава та регіони. – Серія: «Економіка та підприємництво», 2013. – №1 (70). – С. 45-48.

133. Максимчук О.С. Формування моделі управління інноваційним розвитком підприємств сфери послуг [Текст] / О.С. Максимчук // Проблеми формування та розвитку інноваційної інфраструктури: європейський вектор – нові виклики та можливості: Матеріали III Міжнар. наук.-практ. конф. (4-16 трав. 2015 р.). – Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2015. – С. 514-515.

134. Малицький А.А. Структуризація організаційно-економічного механізму управління підприємством торгівлі в умовах ринку [Текст] / А.А. Малицький // Торгівля і ринок України: Збірник наукових праць. – 2009. – №27. – С. 198-205.

135. Малый бизнес в Германии [Електронний ресурс] / Lensmen. – Режим доступа: <http://www.teleservis.ru/index.php?go=News&id=802&in=view>.

136. Мастяева И.Н. Исследование операций в экономике [Текст] / И.Н. Мастяева, Г.Я. Горбовцов, О.Н. Семенихина. – М.: ММИЭИФП, 2003. – 113 с.

137. Менюк Ю.В. Формування стратегії інноваційного розвитку підприємства [Текст] / Ю.В. Менюк, В.Ю. Саєнко // Сучасні проблеми економіки: нові погляди науковців. Матеріали всеукраїнської науково-практичної конференції (м. Дніпропетровськ, 24-25 лютого 2012 року): У 2-х частинах. – Дніпропетровськ.: НО «Перспектива», 2012. – Частина 1. – С. 104.

138. Механизмы инновационного развития предприятия: инноватика [Текст] / В. Баранчеев, Л. Мартынов, А. Рузанкин, А. Степанов // Изобретательство. – 2002. – №7. – С. 9-17.

139. Микитюк П.П. Інноваційний менеджмент: Навчальний посібник

[Текст] / П.П. Микитюк. – Тернопіль: Економічна думка, 2006. – 295 с.

140. Микитюк П.П. Сучасний інструментарій ціноутворення в інвестиційно-інноваційній діяльності підприємства [Текст] / П.П. Микитюк // Сталий розвиток економіки. – 2013. – №3. – С. 210-215.

141. Михайличенко К.М. Інновації як чинник модернізації транспортно-дорожнього комплексу України [Текст] / К.М. Михайличенко // Вісник економіки і транспорту промисловості. – 2013. – №44. – С. 64-70.

142. Михайлов А. Услуги как форма бизнеса [Текст] / А. Михайлов // Предпринимательство, хозяйство и право. – 1999. – №1. – С. 51.

143. Моргулець О.Б. Менеджмент у сфері послуг. Навч. посіб. [Текст] / О.Б. Моргулець. – К.: Центр учбової літератури, 2012. – 384 с.

144. Моргулець О.Б. Роль сфери послуг в економічній системі України [Текст] / О.Б. Моргулець // Економічні науки. Серія «Економіка та менеджмент»: Збірник наукових праць. – 2010. – Випуск №7 (26). – Частина 2. – С. 25-30.

145. Мороз В.В. Роль сфери послуг малих підприємств в економічній системі України [Текст] / В.В. Мороз // Вісник Чернігівського державного технологічного університету. Серія: Економічні науки. – 2012. – №4. – С. 171-174.

146. Морозов М.А. Экономика и предпринимательство в социально-культурном сервисе и туризме [Текст] / М.А. Морозов. – М.: Академия, 2010. – 288 с.

147. Найбільш проблемні фактори для ведення бізнесу [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://debaty.org/uploadfiles/reports/files/4_chapter_2_2011_ukr.pdf.

148. Наукова та інноваційна діяльність в Україні у 2007 році [Текст] / К.: ДП «Інформаційно-видавничий центр Держкомстату України», 2008. – 361 с.

149. Наукова та інноваційна діяльність в Україні у 2009 році [Текст] / К.: ДП «Інформаційно-видавничий центр Держкомстату України», 2009. – 347 с.

150. Наукова та інноваційна діяльність в Україні у 2010 році [Текст] / К.: Державний комітет статистики України, 2011. – 282 с.
151. Наукова та інноваційна діяльність в Україні у 2011 році [Текст] / К.: ДП «Інформаційно-видавничий центр Держкомстату України», 2012. – 305 с.
152. Наукова та інноваційна діяльність в Україні у 2012 році [Текст] / К.: Державний комітет статистики України, 2013. – 287 с.
153. Наукова та інноваційна діяльність в Україні у 2013 році [Текст] / К.: Державний комітет статистики України, 2014. – 314 с.
154. Наумов В.С. Формування множини альтернативних варіантів транспортно-технологічних систем доставки вантажів у контейнерах [Текст] / В.С. Наумов, Н.В. Потаман, Н.С. Вітер // Восточно-Европейский журнал передовых технологий. – 2013. – №4(4). – С. 58-60.
155. Негрієнко О.С. Чинники інноваційної діяльності як основа формування бізнес-процесів на підприємствах транспорту проблеми підвищення ефективності інфраструктури [Текст] / О.С. Негрієнко // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: Збірник наукових праць. – 2013. – №36. – С. 56-61.
156. Нечай А.А. Проблеми залучення іноземних інвестицій в транспорт України [Текст] / А.А. Нечай, В.В. Кассір // Проблеми економіки транспорту: Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. – 2012. – Вип. 4. – С. 95-99.
157. Николаев А. Инновационное развитие и инновационная культура [Текст] / А. Николаев // Проблемы теории и практики управления. – 2001. – №5. – С. 57-63.
158. Новицкий Н.И. Организация, планирование и управление производством [Текст] / Н.И. Новицкий. – М.: Финансы и статистика, 2008. – 301 с.
159. Носкова Н.А. Инновационная деятельность в сфере услуг [Электронный ресурс] / Н.А. Носкова // Современные научные исследования

и инновации. – 2012. – Июнь. – Режим доступа: <http://web.snauka.ru/issues/2012/06/15039>.

160. Овсянникова А.В. Развитие эффективных форм интеграции малых предприятий (на примере малых промышленных предприятий Алтайского края): дис. канд. экон. наук 08.00.05 / А.В. Овсянникова. – Москва, 2011. – 162 с.

161. Овчаренко Т.С. Проблеми інноваційно-інвестиційної діяльності підприємств / Т.С. Овчаренко // Вісник київського національного університету. – Серія «Економіка». – 2002. – №58. – С. 63-69.

162. Ольшанський О.В. Моделювання інноваційно-інвестиційної діяльності підприємств сфери послуг [Електронний ресурс] / О.В. Ольшанський, В.М. Селютін, К.С. Ольшанська // Економічна стратегія і перспективи розвитку сфери торгівлі та послуг. – 2010. – Вип. 2. – С. 526-533.

163. Основы инновационного менеджмента: теория и практика: Учеб. пособие / под ред. П.Н. Завлина и др. – М.: Издательство «Экономика», 2000. – 475 с.

164. Очікування транспортних підприємств у IV кварталі 2014 року щодо перспектив розвитку їхньої ділової активності [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://ukrstat.org/uk/operativ/operativ2014/fin/rp/trans/arj_trans_2014.htm.

165. Поканевич Ю.В. Особливості впровадження інновацій [Електронний ресурс] / Ю.В. Поканевич, О.В. Липовий. – Режим доступу: <http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/10024/1/43.pdf>.

166. Петрович Й.М. Економіка і фінанси підприємств [Електронний ресурс] / Й.М. Петрович, Л.М. Прокопшин-Радкевич. – Режим доступу: http://pidruchniki.com/1584072064674/ekonomika/ekonomika_ta_finansi_pidpriyemstva.

167. Пізінцалі Л.В. Розвиток системи якості в українській транспортній системі [Текст] / Л.В. Пізінцалі, О.В. Рогачова // Проблеми техніки. – 2013. – № 1. – С. 84-94.

168. Пілюшенко В.Л. Стратегія інноваційного управління сферою послуг на основі маркетингового підходу [Текст] / В.Л. Пілюшенко, І.О. Аракелова // Маркетинг і менеджмент інновацій, 2013. – №4 – 133-142 с.

169. Погорелов Ю.С. Розвиток підприємства: поняття та види [Електронний ресурс] / Ю.С. Погорелов. – Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/Articles/Kultnar/knp88/knp88_75-81.pdf.

170. Покровская Л.Л. Реализация инноваций как фактор развития сферы услуг [Електронний ресурс] / Л.Л. Покровская. – Режим доступу: <http://teoria-practica.ru/-9-2012/economics/pokrovskaya.pdf>.

171. Полозова Т.В. Сутність організаційно-економічного механізму функціонування підприємств промисловості [Електронний ресурс] / Т.В.Полозова, Ю.В.Овсяченко – Режим доступу: http://librar.org.ua/sections_load.php?s=business_economic_science&id=6558.

172. Поповенко Н. Оценка инновационного потенциала хозяйственной системы / Н. Поповенко, Н. Заварная // Бизнес-Информ. – 1998. – №3. – С. 51-52.

173. Прейгер Д.К. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у після кризовий період [Текст] / Д.К. Прейгер, О.В. Собкевич, О.Ю. Ємельянова; за ред. Я.А. Жаліла. – К.: НІСД, 2011. – 48 с.

174. Проблемы организации инновационной деятельности в сфере услуг [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.m-economy.ru>.

175. Радченко А. Инновационная система Финляндии [Електронний ресурс] / А. Радченко. – Режим доступу: <http://www.mirec.ru/2011-01/innovacionnaya-sistema-finlyandii>.

176. Райзенберг Б.А. Современный экономический словарь / Б.А. Райзенбург, Л.М. Лозовский, Е.Б. Стародубцева. – М.: ИНФРА-М, 1996. – 496 с.

177. Рогоза М.Є. Стратегічний інноваційний розвиток підприємств: моделі та механізми: Монографія / М.Є. Рогоза, К.Ю. Вергал. – Полтава: РВВ ПУЕТ, 2011. – 136 с.

178. Романенко О.О. Основні напрями впливу комплексу маркетингових комунікацій на ефективність діяльності підприємств сфери послуг [Текст] / О.О. Романенко // Вісник Київського національного університету технологій та дизайну. – 2013. – № 5. – С. 188-194
179. Руденко В.М. Математична статистика: Навчальний посібник [Текст] / В.М. Руденко. – К.: Центр учбової літератури, 2012. – 304 с.
180. Руцик Ю.О. Инновации в сфере транспортных услуг [Електронний ресурс] / Ю.О. Руцик. – Режим доступу: <http://lib.usue.ru/resource/free/12/s410.pdf>.
181. Самотуга О.О. Зарубіжний досвід стимулювання інноваційного процесу [Електронний ресурс] / О.О. Самотуга. – Режим доступу: http://www.rusnauka.com/ONG_2006/Economics/17818.doc.htm.
182. Свистун І.І. Аналіз розвитку морського транспорту в Україні [Електронний ресурс] / І.І. Свистун, С.О. Тульчинська. – Режим доступу: <http://probl-economy.kpi.ua/pdf/2012-39.pdf>.
183. Селяев Е В. Направления инновационного развития малого бизнеса в сфере услуг [Електронний ресурс] / Е.В. Селяев // Электронный научный журнал «Инженерный вестник Дона». – Режим доступа: <http://ivdon.ru/magazine/archive/n1y2011/343>.
184. Селяев Е.В. Формирование стратегического обеспечения конкурентоспособности на предприятиях сферы услуг [Текст] / Е.В. Селяев // Вестник ЮРГТУ (НПИ). – 2011. – №4. – С. 241-247.
185. Семенова К.Д. Статистика підприємств: Навчальний посібник [Текст] / К.Д. Семенова, Л.М. Карпенко. – Одеса: «Атлант», 2009. – 348 с.
186. Семенюк О.М. Необхідність формування інноваційної стратегії розвитку промислових підприємств [Текст] / О.М. Семенюк // Економічний форум. – 2013. – № 3. – С. 139-144
187. Сидельников Ю.В. Теория и практика экспертного прогнозирования [Текст] / Ю.В. Сидельникова – М.: ИМЭМО РАН, 2009. – 220 с.

188. Скульмовская Л.Г. Концептуально-методологические подходы к изучению инноваций в гостиничном сервисе [Электронный ресурс] / Л.Г. Скульмовская, О. С. Кудинова // Современные исследования социальных проблем. – 2012. – №3 (11). – Режим доступа: www.sisp.nkras.ru.

189. Собкевич О.В. Інноваційні перетворення на транспорті як чинник модернізації транспортно-дорожнього комплексу України: Аналітична записка [Електронний ресурс] / О.В. Собкевич, К.М. Михайличенко, О.Ю.Ємельянова. – Режим доступу до сторінки: http://www.niss.gov.ua/articles/1303/#_ftn4.

190. Собкевич О.В. Модернізаційні пріоритети реформування транспортно-дорожнього комплексу в Україні [Текст] / О.В. Собкевич, К.М. Михайленко, О.Ю. Ємельянова. – К.: НІСД, 2013. – 32 с.

191. Совершенна І.О. Розвиток інноваційної діяльності в Україні (аналіз за європейською методологією) [Текст] / І.О. Совершенна, І.М. Підкамінний // Інноваційна економіка. – 2012. – №7. – С. 254-259.

192. Статистичний щорічник України за 2007 рік [Текст] / За ред. О.Г. Осауленка. – К.: Державна служба статистики України, 2008. – 572 с.

193. Статистичний щорічник України за 2008 рік [Текст] / За ред. О.Г. Осауленка. – К.: Державна служба статистики України, 2009. – 567 с.

194. Статистичний щорічник України за 2009 рік [Текст] / За ред. О.Г. Осауленка. – К.: Державна служба статистики України, 2010. – 567 с.

195. Статистичний щорічник України за 2010 рік [Текст] / За ред. О.Г. Осауленка. – К.: ТОВ «Август трейд», 2011. – 560 с.

196. Статистичний щорічник України за 2011 рік [Текст] / За ред. О.Г. Осауленка. – К.: ТОВ «Август трейд», 2012. – 559 с.

197. Статистичний щорічник України за 2012 рік [Текст] / За ред. О.Г. Осауленка. – К.: Державна служба статистики України, 2013. – 552 с.

198. Статистичний щорічник України за 2013 рік [Текст] / За ред. О.Г.Осауленка. – К.: Державна служба статистики України, 2014. – 534 с.

199. Стеченко Д.М. Розміщення продуктивних сил і регіоналістика: Підручник [Текст] / Д.М. Стеченко. – К.: Вікар, 2006. – 396 с.
200. Стратегія інноваційного розвитку України на 2010-2020 роки в умовах глобалізаційних викликів [Текст] / Авт.-упоряд.: Г.О. Андрущук, І.Б. Жиляєв, Б.Г. Чижевський, М.М. Шевченко. – К.: Парламентське вид-во, 2009. – 632 с.
201. Суворова О.Л. Развитие функционирования транспортно-логистических систем Украины [Текст] / О.Л. Суворова, Ю.В. Хаймінова, В.А. Котлубай, Е.М. Романенко // Актуальні проблеми держави і права. – 2012. – Вип. 65. – С. 391-397.
202. Тлехурай-Берзегова Л.Т. Особенности инновационных процессов в современной сфере услуг / Л.Т. Тлехурай-Берзегова // Вестник Адыгейского государственного университета. – Серия 5: Экономика. – 2011. – №2. – С. 223-230.
203. Транспорт і зв'язок України 2010: Статистичний збірник [Текст]. – К.: Державний комітет статистики України, 2011. – 267 с.
204. Транспорт і зв'язок України 2011: Статистичний збірник [Текст]. – К.: Державний комітет статистики України, 2012. – 273 с.
205. Транспорт і зв'язок України 2012: Статистичний збірник [Текст]. – К.: Державна служба статистики України, 2013. – 269 с.
206. Транспорт і зв'язок України 2013: Статистичний збірник [Текст]. – К.: Державна служба статистики України, 2014. – 222 с.
207. Транспорт і зв'язок України 2014: Статистичний збірник [Текст]. – К.: Державна служба статистики України, 2015. – 204 с.
208. Транспортна стратегія України на період до 2020 року, схвалена Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 р. №2174-р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>.
209. Трифилова А.А. Управление инновационным развитием предприятия [Текст] / А.А. Трифилова. – М.: Финансы и статистика, 2003. – 176 с.

210. Тульчинська С.О. Проблеми розвитку інноваційної інфраструктури в Україні [Текст] / С.О. Тульчинська // Формування ринкових відносин в Україні. – 2009. – № 6. – С. 74-75.
211. Универсальный энциклопедический словарь. – М.: Изд-во «Эксмо»; Большая Российская энциклопедия, 2003. – 1552 с.
212. Федулова Л.І. Технологічна структура економіки України [Текст] / Л.І. Федулова // Економіст. – 2008. – №5. – С. 28-34.
213. Фиговский О. Опыт инновационного развития за рубежом [Электронный ресурс] / О. Фиговский. – Режим доступа: <http://park.futurerussia.ru/extranet/blogs/figovsk/349/>.
214. Фоломьева А.Н. Инновационный тип развития экономики: Учебник [Текст] / А.Н. Фоломьева. – М.: РАГС, 2008. – 142 с.
215. Хлістунова Н.В. Проблеми та недоліки в системі управління стратегічною гнучкістю вітчизняних підприємств сфери послуг [Текст] / Н.В. Хлістунова // Економічний простір. – 2013. – № 72. – С. 249-261.
216. Хома В.О. Перспективи розвитку транспортної системи України на основі принципів європейської загальної транспортної політики [Текст] / В.О. Хома, А.Ф. Примак, В.П. Жданова // Митна безпека. – 2013. – №1. – С. 81-85.
217. Цветков А.Г. Организационно-экономический механизм научно-технических нововведений [Текст] / А.Г. Цветков. – СПб.: ГИЭА, 2009. – 310 с.
218. Цветков Ю. Транспортно-экспедиционная деятельность: проблемы и пути развития [Текст] / Ю. Цветков, Л. Соколов, М. Цветов // Судоходство. – 2001. – №3. – С. 10-14.
219. Цибенко О.В. Інвестиційні потреби транспортної інфраструктури України [Текст] / О.В. Цибенко // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. – 2007. – Вип. 15. – С. 265-270.

220. Цимбал С.В. Створення групи транспортних підприємств як метод диверсифікованого інвестування капіталу з метою збільшення масштабів бізнесу малого підприємства [Текст] / С.В. Цимбал, О.С. Сушетов // Наукові нотатки. – 2012. – Вип. 37. – С. 341-343.

221. Чентуков Ю.І. Напрямки розвитку світового інноваційного простору [Електронний ресурс] / Ю.І. Чентуков. – Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/Tiru/2012_33/Chentuk.pdf.

222. Череп А.В. Розвиток інноваційної діяльності в Україні в сучасних умовах [Текст] / А.В. Череп, С.І. Васильєва. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=134>.

223. Черных А.В. Механизм устойчивого развития предприятия в период активной инвестиционной деятельности: автореф. дис. канд. экон. наук 08.00.05 / А.В. Черных. – Белгород, 2006. – 21 с.

224. Шкурко Є.Л. Основні проблеми та перспективи розвитку інвестиційного контролінгу на підприємствах водного транспорту [Текст] / Є. Л. Шкурко // Водний транспорт. – 2013. – Вип. 2. – С. 148-153.

225. Шостак Л.В. Інноваційні моделі розвитку країн світу [Електронний ресурс] / Л.В. Шостак. – Режим доступу: <http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/18794/1/68-328-332.pdf>.

226. Щербань А.А. Запровадження інноваційних методів в управління нафтосервісних підприємств [Текст] / А.А. Щербань // Відповідальна економіка. – 2012. – Вип. 4. – С. 168-172.

227. Щербань А.А. Метод аналізу ієрархій у плануванні та прийнятті управлінських рішень при запровадженні інновацій у нафтосервісних підприємствах [Текст] / А.А. Щербань, М.В. Макарова // Економіко-математичне моделювання соціально-економічних систем. – 2013. – Випуск 18. – С. 286-299.

228. Юхновський І.В. Сутність та структура інноваційно-інвестиційного потенціалу економіки: основні підходи та напрями формування [Текст] / І.В.Юхновський // Український соціум. – 2010. – №2. – С. 159-171.

229. Юхновський І.М. Головна мета – збудувати в Україні суспільство з панівним середнім класом [Текст] // Дзеркало Тижня. – №14 (643). – С. 3-4.
230. Янковець Т.М. Обґрунтування взаємозв'язку стратегічного управління підприємством й інноваційного його розвитку [Текст] / Т.М.Янковець // Проблеми науки. – 2009. – № 6. – С. 26-32.
231. Янченко Н.В. Стратегічні аспекти адаптивного управління на підприємствах залізничного транспорту [Текст] / Н.В. Янченко // Наукові праці ВНТУ. – 2008. – №3. – С. 1-7.
232. Ястремская А. Способность предприятий к инновационной деятельности [Текст] / А. Ястремская // Инновации: проблемы науки и практики: Монография. – Х.: ФЛП Павленко А.Г., 2011. – С. 87-122.
233. Barras R. Towards a Theory of Innovation in Services / R. Barras // Research Policy. 1986. Vol. 15(4). P. 161-173.
234. Drejer I. Identifying Innovation in Surveys of Services: A Schumpeterian Perspective / I. Drejer // Research Policy. 2004. Vol. 33(3). P. 551-562.
235. Evangelista R. Sectoral Patterns of Technological Change in Services» / R. Evangelista // Economics of Innovation and New Technology. 2000. Vol. 9(3). P. 183-222.
236. Jon Sundbo «Management of Innovation in Services» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://people.ischool.berkeley.edu/~glushko/ISE-Notes-Fall2006/Sundbo-ServicesInnovation.pdf>.
237. Miozzo M. Internationalization of Services: A Technological Perspective / M. Miozzo, L. Soete // Technological Forecasting and Social Change. 2001. Vol. 67(2/3). P. 159-185.
238. Promoting innovation in services [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.oecd.org/sti/innovationinsciencetechnologyandindustry/promotinginnovationinservices.htm>.
239. Sundbo J., Gallouj F. Innovation as a Loosely Coupled System in Services / Metcalfe J.S., Miles I. D. (eds). Innovation Systems in the Service Economy:

Measurement and Case Study Analysis. Boston, Dordrecht and London: Kluwer Academic Publishers, Boston, Dordrecht and London.

240. United Nations (2011) «Promoting innovation in the service sector» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.unece.org/ceci/publications/icp3.pdf.

241. Womack J.P. Lean Thinking / J.P. Womack, D.T. Jones. London: Simon & Schuster, 1996.

Таблиця А.1 – Порівняння сутності дефініції «інноваційний розвиток підприємства»

| Автори | Сутність | Відмінні характеристики дефініції |
|-----------------------------|---|---|
| 1 | 2 | 3 |
| А. Кібіткін, М. Чечуріна | Розгортання інноваційного процесу впровадження нововведень (частіше за все технічного, технологічного характеру) | Процес упровадження нововведень |
| Х. Гумба | Не тільки основний інноваційний процес, але і розвиток системи факторів та умов, необхідних для його здійснення | Інноваційний процес; інноваційний потенціал |
| Є. Балясникова | Модель, безпосередньо засновану на отриманні нових наукових результатів та їх технологічному впровадженні у виробництво, що забезпечує приріст ВВП переважно за рахунок виробництва та реалізації наукоємної продукції та послуг | Модель, технологічне впровадження у виробництво |
| В. Гесць | Важіль, який принципово змінює економічну організацію суспільства, матеріально-технічну базу виробництва та економіко-господарські функції держави | Важіль, матеріально-технічна база виробництва та економіко-господарські функції держави |
| М. Портер | Утримання конкурентних переваг на основі постійного вдосконалення, винахід нових, складніших технологій або форм ведення бізнесу | Утримання конкурентних переваг |
| М. Петріна | Спосіб економічного зростання, заснований на постійних і систематичних нововведеннях, спрямованих на істотне поліпшення всіх аспектів діяльності господарської системи, періодичному «перегрупуванні» сил, обумовленому логікою НТП, цілями і завданнями розвитку системи, можливістю використання певних ресурсних чинників для створення інноваційних товарів і формування конкурентних переваг | Економічне зростання, розвиток системи |
| Б. Санто | Концепція, в якій визначено соціально-економічні пріоритети, схеми управління інноваціями та обґрунтовано якісні й кількісні критерії інноваційного розвитку економіки, покладені в основу стратегічної інноваційної політики держави | Концепція, стратегічна інноваційна політика держави |

Продовження таблиці А.1

| Автори | Сутність | Відмінні характеристики дефініції |
|-------------------------|--|--|
| 1 | 2 | 3 |
| В. Стадник, М. Йохна | Спосіб економічного зростання, оснований на постійних і систематичних нововведеннях, спрямованих на суттєве поліпшення усіх аспектів діяльності господарської системи, періодичному перегрупуванні сил, обумовленому логікою НТП, цілями і завданнями розвитку системи, можливістю використання певних ресурсних чинників для створення інноваційних товарів і формування конкурентних переваг | Спосіб економічного зростання, систематичні нововведення |
| Т. Пілявоз | Процес цілеспрямованого, послідовного руху підприємства до збалансованого інноваційного стану під впливом синергетичної дії зовнішніх та внутрішніх факторів, що визначають стійкість організаційно-функціональної системи підприємства в умовах ринкової економіки, який характеризується результатом якості, досягнутим залежно від інтенсивності та швидкості інноваційних процесів на підприємстві | Цілеспрямований, послідовний рух підприємства, синергетична дія зовнішніх та внутрішніх факторів |
| В. Баранчєєв | Посилення та використання своїх інноваційних можливостей для досягнення цілей управляючого соціального об'єкта (підприємство, корпорація, регіон, країна) | Інноваційні можливості |
| А. Ніколаєв | Сукупність реалізованих нововведень, які більш успішні, коли охоплюють не одну вузьку область, а включають в себе також сфери, що впливають на загальний результат | Сукупність реалізованих нововведень |
| П. Завлін | Характеризує властивість господарської одиниці розвиватися на власній основі в майбутньому | Властивість господарської одиниці |
| С. Ілляшенко | Процес господарювання, що спирається на безупинний пошук і використання нових способів і сфер реалізації потенціалу підприємств у мінливих умовах зовнішнього середовища у рамках обраної місії і пов'язаний з модифікацією існуючих і формуванням нових ринків збуту | Процес господарювання, реалізація потенціалу, модифікація діяльності, ринки збуту |

Продовження таблиці А.1

| Автори | Сутність | Відмінні характеристики дефініції |
|--|--|--|
| 1 | 2 | 3 |
| М. Касс | Закономірно та послідовно здійснюваний процес конкретних заходів щодо проведення наукових досліджень і розробок, створення новинок та освоєння їх у виробництві з метою отримання нової або покращеної продукції, нової або удосконаленої технології виробництва | Процес проведення наукових досліджень і розробок, створення новинок та освоєння їх у виробництві |
| С. Поляков, І. Степнов, І. Федулова, Ю. Погорелов | Такий розвиток підприємства, де джерелом розвитку є інновації | Розвиток за рахунок інновацій |
| І. Підкамінний, В. Ціпуринда | Шлях, який базується на поглибленні поєднання цілей підприємства, його підсистем, цілей кожної особистості, яка працює в колективі, вдосконаленні її діяльності, вдосконаленні бізнес-процесів для досягнення загальних стратегічних цілей | Поглиблення поєднання цілей підприємства та кожного його працівника; удосконалення діяльності та бізнес-процесів |
| І. Борисова | Створення на фондовому ринку привабливості з точки зору дохідності інвестиційного ризику, тобто підвищення вартості бізнесу шляхом управління інноваціями | Дохідність, інвестиційний ризик; вартість бізнесу |
| О. Адаменко | Діяльність підприємства, що спирається на постійний пошук нових методів та засобів задоволення споживацьких потреб та підвищення ефективності господарювання; розвиток, що передбачає розширення меж інноваційної діяльності та впровадження інновацій в усі сфери діяльності підприємства | Нові методи і засоби задоволення потреб споживачів, підвищення ефективності; впровадження інновацій у різні сфери діяльності |
| Н. Заглуміна | Сукупність відносин, що виникають у ході цілеспрямованого підвищення економічної ефективності та конкурентоспроможності організації на основі інновацій | Сукупність відносин; підвищення ефективності та конкурентоспроможності через інновації |
| О. Мороз | Процес пошуку та створення нової продукції та процесів на основі використання сукупності всіх наявних засобів та можливостей підприємства, що веде до якісних змін (підвищення конкурентоспроможності, збільшення стійкості в мінливих зовнішніх умовах, формування нових ринків збуту тощо) | Пошук та створення нової продукції і процесів; якісні зміни |

Таблиця Б.1 – Обсяг реалізованих послуг підприємствами сфери послуг різним споживачам

| Регіон | 2010 р. | 2011 р. | 2012 р. | 2013 р. | 2014 р. |
|---------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Автономна республіка Крим | 8697649,9 | 9281750,5 | 9702086,3 | 11861699,4 | |
| Вінницька область | 4000130,6 | 4877002,7 | 4770885,0 | 5031642,6 | 5015869,5 |
| Волинська область | 2108295,9 | 2765171,8 | 2740286,9 | 3270443,3 | 3527926,3 |
| Дніпропетровська область | 13782102,7 | 18062888,7 | 18974294,9 | 20593584,5 | 25770433,7 |
| Донецька область | 15776915,8 | 19273631,3 | 21315524,6 | 22137740,6 | 19868629,8 |
| Житомирська область | 2400363,8 | 2691329,5 | 2895495,3 | 3157451,6 | 2812769,3 |
| Закарпатська область | 2277205,3 | 2641557,5 | 2780596,9 | 2830275,0 | 3307979,3 |
| Запорізька область | 4989004,3 | 5991278,7 | 6324179,7 | 6768898,0 | 7646285,1 |
| Івано-Франківська область | 2339823,0 | 2733404,3 | 2731118,8 | 3057613,4 | 3652176,1 |
| Київська область | 7879169,2 | 9833064,7 | 9353638,1 | 11671412,0 | 12525563,9 |
| Кіровоградська область | 2877227,5 | 3462989,9 | 3742742,4 | 4142306,0 | 4614477,5 |
| Луганська область | 3592655,3 | 4407230,4 | 5227461,6 | 6194325,3 | 2487817,7 |
| Львівська область | 11357813,3 | 14034290,9 | 14572721,1 | 15045172,5 | 19409039,6 |
| Миколаївська область | 6067315,9 | 6368921,0 | 7118005,0 | 7183268,5 | 8483359,3 |
| Одеська область | 22220456,8 | 25430956,9 | 26449022,9 | 29239135,0 | 39752125,1 |
| Полтавська область | 2988200,5 | 3951106,0 | 4175386,5 | 5303197,5 | 5204554,6 |
| Рівненська область | 2578872,4 | 3042877,6 | 2969365,3 | 3003002,1 | 3138887,6 |
| Сумська область | 1795857,2 | 2203777,6 | 2484537,6 | 2681839,2 | 3188648,6 |
| Тернопільська область | 1420312,7 | 1670633,3 | 2028586,2 | 2368071,0 | 2627305,2 |
| Харківська область | 9919608,4 | 11974115,8 | 13402947,4 | 15059949,9 | 15759601,5 |
| Херсонська область | 2569212,0 | 3103678,9 | 3324798,0 | 3169344,1 | 3401649,6 |
| Хмельницька область | 1755431,4 | 2200040,1 | 2372383,3 | 2502559,0 | 2714101,8 |
| Черкаська область | 3285481,4 | 3532336,0 | 4835430,6 | 5136807,3 | 4660711,8 |
| Чернівецька область | 1270380,3 | 1525662,6 | 1582296,5 | 1622927,0 | 1747826,1 |
| Чернігівська область | 2363056,1 | 2674718,2 | 2924141,7 | 3090605,0 | 2705446,2 |
| м. Київ | 91289618,1 | 107113528,8 | 117626056,2 | 134209432,1 | 133649399,4 |
| м. Севастополь | 2051137,1 | 2003949,2 | 2305440,1 | 2280369,7 | |
| Усього | 257123254,0 | 308160618,6 | 329175230,9 | 357068122,1 | 360561884,6 |

Таблиця В.1 – Зведені показники фінансової звітності ТОВ «Євротранс-нафта», тис. грн.

| Показники | Станом на | | | | |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | 31.12.2010 р. | 31.12.2011 р. | 31.12.2012 р. | 31.12.2013 р. | 31.12.2014 р. |
| Показники звіту про фінансовий стан | | | | | |
| Нематеріальні активи | 536 | 463 | 499 | 773 | 366 |
| Основні засоби | 312122 | 323638 | 395590 | 379705 | 367675 |
| Необоротні активи | 410244 | 451104 | 466950 | 451558 | 436042 |
| Запаси | 384329 | 537195 | 580975 | 704857 | 729421 |
| Дебіторська заборгованість | 254157 | 261342 | 205572 | 295774 | 233661 |
| Гроші та їх еквіваленти | 3123 | 7972 | 12579 | 6685 | 4712 |
| Оборотні активи | 647017 | 811043 | 805890 | 1014892 | 976611 |
| Активи разом | 1057261 | 1262147 | 1272840 | 1466450 | 1412653 |
| Власний капітал | 491575 | 527757 | 551629 | 597484 | 640891 |
| Довгострокові зобов'язання і забезпечення | 244816 | 239971 | 178941 | 162663 | 105003 |
| Кредиторська заборгованість | 212512 | 24634 | 189105 | 461741 | 346603 |
| Поточні зобов'язання і забезпечення | 320870 | 494419 | 542270 | 706303 | 666759 |
| Пасиви разом | 1057261 | 1262147 | 1272840 | 1466450 | 1412653 |
| Показники звіту про фінансові результати | | | | | |
| Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) | 809067 | 962713 | 1016240 | 862418 | 954830 |
| Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг) | 439320 | 554030 | 588364 | 570761 | 606425 |
| Валовий прибуток (збиток) | 236852 | 252345 | 265414 | 291657 | 348405 |
| Адміністративні витрати | 12231 | 18102 | 23889 | 30824 | 42277 |
| Витрати на збут | 115857 | 110247 | 112408 | 108716 | 100419 |
| Витрати з податку на прибуток | 9389 | 9534 | 9014 | 9896 | 11427 |
| Чистий фінансовий результат (прибуток / збиток) | 36182 | 33825 | 38872 | 55751 | 43407 |

Таблиця В.2 – Зведені показники фінансової звітності ТОВ «Транспортно-експедиторська компанія «ТрансКом», тис. грн.

| Показники | Станом на | | | | |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | 31.12.2010 р. | 31.12.2011 р. | 31.12.2012 р. | 31.12.2013 р. | 31.12.2014 р. |
| Показники звіту про фінансовий стан | | | | | |
| Нематеріальні активи | 402 | 287 | 0 | 0 | 0 |
| Основні засоби | 17424 | 20553 | 29929 | 26210 | 23041 |
| Необоротні активи | 19311 | 28920 | 30135 | 26361 | 23216 |
| Запаси | 7185 | 9697 | 7589 | 9278 | 7586 |
| Дебіторська заборгованість | 9082 | 10365 | 16412 | 15101 | 21016 |
| Гроші та їх еквіваленти | 485 | 542 | 714 | 510 | 70 |
| Оборотні активи | 17859 | 21069 | 36060 | 20250 | 24879 |
| Активи разом | 37170 | 49989 | 66195 | 46611 | 48095 |
| Власний капітал | 11117 | 19408 | 21498 | 20890 | 23404 |
| Довгострокові зобов'язання і забезпечення | 3370 | 11614 | 19230 | 12158 | 5819 |
| Кредиторська заборгованість | 9990 | 18834 | 14071 | 4502 | 8228 |
| Поточні зобов'язання і забезпечення | 22683 | 18967 | 24739 | 13563 | 18872 |
| Пасиви разом | 37170 | 49989 | 66195 | 46611 | 48095 |
| Показники звіту про фінансові результати | | | | | |
| Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) | 71629 | 66989 | 129060 | 103351 | 121513 |
| Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг) | 71629 | 66989 | 109602 | 78980 | 90097 |
| Валовий прибуток (збиток) | 17451 | 21439 | 19458 | 24371 | 31416 |
| Адміністративні витрати | 3932 | 3499 | 3780 | 4214 | 4946 |
| Витрати на збут | 16686 | 6996 | 14368 | 15711 | 24986 |
| Витрати з податку на прибуток | 1038 | 936 | 964 | 967 | 772 |
| Чистий фінансовий результат (прибуток / збиток) | -8210 | 8291 | -2411 | -547 | -1406 |

Таблиця В.3 – Зведені показники фінансової звітності ТОВ «Виробничо-комерційна фірма «Телтрон», тис. грн.

| Показники | Станом на | | | | |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | 31.12.2010 р. | 31.12.2011 р. | 31.12.2012 р. | 31.12.2013 р. | 31.12.2014 р. |
| Показники звіту про фінансовий стан | | | | | |
| Нематеріальні активи | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 |
| Основні засоби | 1686 | 975 | 1479 | 9747 | 10387 |
| Необоротні активи | 2055 | 2027 | 3007 | 11246 | 11804 |
| Запаси | 88 | 83 | 75 | 112 | 100 |
| Дебіторська заборгованість | 433 | 491 | 592 | 787 | 969 |
| Гроші та їх еквіваленти | 30 | 82 | 14 | 10 | 85 |
| Оборотні активи | 667 | 779 | 980 | 1727 | 13599 |
| Активи разом | 2722 | 2806 | 3987 | 12973 | 25403 |
| Власний капітал | 965 | 1026 | 1103 | 642 | -568 |
| Довгострокові зобов'язання і забезпечення | 459 | 241 | 773 | 9097 | 9472 |
| Кредиторська заборгованість | 273 | 307 | 488 | 795 | 1795 |
| Поточні зобов'язання і забезпечення | 1298 | 1539 | 1329 | 3234 | 4695 |
| Пасиви разом | 2722 | 2806 | 3987 | 12973 | 25403 |
| Показники звіту про фінансові результати | | | | | |
| Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) | 4841 | 6127 | 7804 | 11822 | 16395 |
| Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг) | 4287 | 4417 | 5862 | 8538 | 12738 |
| Валовий прибуток (збиток) | 554 | 1710 | 1942 | 3284 | 3657 |
| Адміністративні витрати | 1918 | 1917 | 2272 | 2517 | 2783 |
| Витрати на збут | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Витрати з податку на прибуток | 0 | 19 | 46 | 0 | 0 |
| Чистий фінансовий результат (прибуток / збиток) | -445 | 61 | 172 | -503 | -1210 |

Таблиця В.4 – Зведені показники фінансової звітності ТОВ «Юста», тис. грн.

| Показники | Станом на | | | | |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | 31.12.2010 р. | 31.12.2011 р. | 31.12.2012 р. | 31.12.2013 р. | 31.12.2014 р. |
| Показники звіту про фінансовий стан | | | | | |
| Нематеріальні активи | 30 | 16 | 20 | 14 | 10 |
| Основні засоби | 10585 | 11110 | 19275 | 20758 | 22329 |
| Необоротні активи | 14097 | 14486 | 22677 | 24034 | 25791 |
| Запаси | 239 | 219 | 229 | 167 | 186 |
| Дебіторська заборгованість | 979 | 652 | 2871 | 2580 | 1322 |
| Гроші та їх еквіваленти | 53 | 87 | 138 | 115 | 117 |
| Оборотні активи | 1341 | 1069 | 3365 | 2923 | 1663 |
| Активи разом | 15438 | 15555 | 26042 | 26957 | 27454 |
| Власний капітал | 12524 | 11887 | 17413 | 17116 | 17755 |
| Довгострокові зобов'язання і забезпечення | 1775 | 1485 | 7532 | 8974 | 5042 |
| Кредиторська заборгованість | 672 | 1701 | 909 | 665 | 3150 |
| Поточні зобов'язання і забезпечення | 758 | 1802 | 1097 | 867 | 4657 |
| Пасиви разом | 15438 | 15555 | 26042 | 26957 | 27454 |
| Показники звіту про фінансові результати | | | | | |
| Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) | 7135 | 14393 | 16209 | 16209 | 20104 |
| Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг) | 7640 | 14091 | 16863 | 17203 | 209219 |
| Валовий прибуток (збиток) | -505 | 302 | -654 | -148 | -115 |
| Адміністративні витрати | 1049 | 1713 | 1834 | 1970 | 1985 |
| Витрати на збут | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Витрати з податку на прибуток | 54 | 99 | 51 | 35 | 0 |
| Чистий фінансовий результат (прибуток / збиток) | -1470 | -637 | -1635 | -297 | -2051 |

Таблиця В.5 – Зведені показники фінансової звітності ПАТ «Науково-виробниче підприємство «Орбіта», тис. грн.

| Показники | Станом на | | | | |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | 31.12.2010 р. | 31.12.2011 р. | 31.12.2012 р. | 31.12.2013 р. | 31.12.2014 р. |
| Показники звіту про фінансовий стан | | | | | |
| Нематеріальні активи | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Основні засоби | 1037 | 909 | 2370 | 2180 | 1989 |
| Необоротні активи | 1256 | 1128 | 2370 | 2180 | 1989 |
| Запаси | 300 | 218 | 82 | 80 | 81 |
| Дебіторська заборгованість | 174 | 214 | 125 | 318 | 81 |
| Гроші та їх еквіваленти | 7 | 18 | 90 | 3 | 17 |
| Оборотні активи | 593 | 563 | 297 | 401 | 179 |
| Активи разом | 1849 | 1691 | 2667 | 2581 | 2168 |
| Власний капітал | 435 | 671 | 2058 | 1736 | 1576 |
| Довгострокові зобов'язання і забезпечення | 134 | 57 | 59 | 428 | 234 |
| Кредиторська заборгованість | 640 | 521 | 221 | 417 | 338 |
| Поточні зобов'язання і забезпечення | 1280 | 963 | 250 | 417 | 358 |
| Пасиви разом | 1849 | 1691 | 2667 | 2581 | 2168 |
| Показники звіту про фінансові результати | | | | | |
| Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) | 1821 | 3099 | 1108 | 1288 | 779 |
| Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг) | 1945 | 2017 | 1329 | 1482 | 1299 |
| Валовий прибуток (збиток) | -124 | 1082 | -221 | -194 | -520 |
| Адміністративні витрати | 910 | 974 | 0 | 0 | 0 |
| Витрати на збут | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Витрати з податку на прибуток | 0 | 23 | 0 | 0 | 0 |
| Чистий фінансовий результат (прибуток / збиток) | -32 | 236 | -64 | -322 | -160 |

Таблиця Г.1 – Результати опитування 272 транспортних підприємств у 4 кварталі 2014 р.

| Чинник | Оцінка | | | | | |
|---|--------------------|--------------|-------------|--------------|--------|---|
| | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Тенденція зміни бізнес-клімат в галузі | покращиться | не зміниться | погіршиться | не відповіли | баланс | зміна балансу по відношенню до 3 кварталу 2014 р. |
| | 7 | 60 | 33 | 0 | -26 | -7 |
| Зміна попиту на транспортні послуги з боку юридичних осіб | зросте | не зміниться | знизиться | не відповіли | баланс | зміна балансу по відношенню до 3 кварталу 2014 р. |
| | 5 | 65 | 29 | 1 | -24 | -8 |
| Зміна попиту на транспортні послуги з боку населення | зросте | не зміниться | знизиться | не відповіли | баланс | зміна балансу по відношенню до 3 кварталу 2014 р. |
| | 3 | 62 | 29 | 6 | -26 | -15 |
| Поточний фінансово-економічний стан транспортних підприємств | добрий | задовільний | поганий | не відповіли | баланс | зміна балансу по відношенню до 3 кварталу 2014 р. |
| | 6 | 58 | 35 | 1 | 29 | -11 |
| Очікуваний фінансово-економічний стан транспортних підприємств | покращиться | не зміниться | погіршиться | не відповіли | баланс | зміна балансу по відношенню до 3 кварталу 2014 р. |
| | 8 | 61 | 31 | 0 | -23 | +9 |
| Наявні виробничі потужності транспортних підприємств | більш ніж достатні | достатні | недостатні | не відповіли | баланс | зміна балансу по відношенню до 3 кварталу 2014 р. |
| | 7 | 71 | 21 | 1 | -14 | -4 |
| Поточний рівень виконаних транспортними підприємствами робіт і послуг | високий | задовільний | низький | не відповіли | баланс | зміна балансу по відношенню до 3 кварталу 2014 р. |
| | 4 | 65 | 29 | 2 | -25 | +8 |
| Поточний рівень попиту на послуги транспортних підприємств | високий | задовільний | низький | не відповіли | баланс | зміна балансу по відношенню до 3 кварталу 2014 р. |
| | 1 | 64 | 33 | 2 | -32 | +7 |

Продовження додатку Г

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|---|---------|-------------|---------|--------------|--------|---|
| Поточний рівень конкуренції у транспортній галузі | високий | задовільний | низький | не відповіли | баланс | зміна балансу по відношенню до 3 кварталу 2014 р. |
| | 53 | 37 | 9 | 1 | 44 | -5 |
| Очікуваний обсяг виконаних транспортними підприємствами робіт, послуг | більший | без змін | менший | не відповіли | баланс | зміна балансу по відношенню до 3 кварталу 2014 р. |
| | 12 | 53 | 35 | 0 | -23 | -17 |
| Очікуваний обсяг попиту на роботи та послуги транспортних підприємств | більший | без змін | менший | не відповіли | баланс | зміна балансу по відношенню до 3 кварталу 2014 р. |
| | 11 | 53 | 36 | 0 | -25 | -13 |
| Очікувана кількість працівників транспортних підприємств | більший | без змін | менший | не відповіли | баланс | зміна балансу по відношенню до 3 кварталу 2014 р. |
| | 4 | 78 | 17 | 1 | -13 | +1 |
| Очікувані ціни на роботи та послуги транспортних підприємств | більший | без змін | менший | не відповіли | баланс | зміна балансу по відношенню до 3 кварталу 2014 р. |
| | 18 | 75 | 7 | 0 | 11 | -6 |
| Очікувана конкуренція у транспортній галузі | більший | без змін | менший | не відповіли | баланс | зміна балансу по відношенню до 3 кварталу 2014 р. |
| | 30 | 64 | 5 | 1 | 25 | +6 |

Додаток Д

Таблиця Д.1 – Динаміка структури джерел фінансування інноваційних витрат транспортних підприємств вибіркової сукупності за 2010 р.

| Назва підприємства | Всього інноваційних витрат | | У тому числі | | | | | | | |
|---|----------------------------|--------|---------------------------|--------|------------------------------|--------|--------------------------------|--------|------------|--------|
| | | | власні кошти підприємства | | довгострокові кредити банків | | короткострокові кредити банків | | інші кошти | |
| | тис. грн. | % | тис. грн. | % | тис. грн. | % | тис. грн. | % | тис. грн. | % |
| ТОВ «Євротранс-нафта» | 641,0 | 24,36 | 425,6 | 20,26 | 75,4 | 27,51 | 82,3 | 41,48 | 57,7 | 100,00 |
| ТОВ «Транспортно-експедиторська компанія «ТрансКом» | 480,0 | 18,24 | 385,0 | 18,33 | 52,6 | 19,19 | 42,4 | 21,37 | 0,0 | 0,00 |
| ТОВ «Виробничо-комерційна фірма «Телтрон» | 634,0 | 24,10 | 532,7 | 25,36 | 76,3 | 27,84 | 25,0 | 12,60 | 0,0 | 0,00 |
| ТОВ «Юста» | 555,0 | 21,09 | 525,0 | 24,99 | 0,0 | 0,00 | 30,0 | 15,12 | 0,0 | 0,00 |
| ПАТ «Науково-виробниче підприємство «Орбіта» | 321,0 | 12,20 | 232,5 | 11,07 | 69,8 | 25,47 | 18,7 | 9,43 | 0,0 | 0,00 |
| Разом | 2631,0 | 100,00 | 2100,8 | 100,00 | 274,1 | 100,00 | 198,4 | 100,00 | 57,7 | 100,00 |

Таблиця Д.2 – Динаміка структури джерел фінансування інноваційних витрат транспортних підприємств вибіркової сукупності за 2011 р.

| Назва підприємства | Всього інноваційних витрат | | У тому числі | | | | | | | |
|---|----------------------------|--------|---------------------------|--------|------------------------------|--------|--------------------------------|--------|------------|--------|
| | | | власні кошти підприємства | | довгострокові кредити банків | | короткострокові кредити банків | | інші кошти | |
| | тис. грн. | % | тис. грн. | % | тис. грн. | % | тис. грн. | % | тис. грн. | % |
| ТОВ «Євротранс-нафта» | 282,0 | 9,26 | 239,1 | 9,28 | 15,2 | 6,11 | 5,6 | 4,39 | 22,1 | 24,05 |
| ТОВ «Транспортно-експедиторська компанія «ТрансКом» | 483,0 | 15,87 | 439,6 | 17,07 | 25,6 | 10,29 | 17,8 | 13,95 | 0,0 | 0,00 |
| ТОВ «Виробничо-комерційна фірма «Телтрон» | 892,0 | 29,30 | 708,5 | 27,51 | 95,6 | 38,41 | 35,6 | 27,90 | 52,3 | 56,91 |
| ТОВ «Юста» | 868,0 | 28,52 | 740,8 | 28,76 | 60,2 | 24,19 | 51,8 | 40,60 | 15,2 | 16,54 |
| ПАТ «Науково-виробниче підприємство «Орбіта» | 519,0 | 17,05 | 447,6 | 17,38 | 52,3 | 21,01 | 16,8 | 13,17 | 2,3 | 2,50 |
| Разом | 3044,0 | 100,00 | 2575,6 | 100,00 | 248,9 | 100,00 | 127,6 | 100,00 | 91,9 | 100,00 |

Таблиця Д.3 – Динаміка структури джерел фінансування інноваційних витрат транспортних підприємств вибіркової сукупності за 2012 р.

| Назва підприємства | Всього інноваційних витрат | | У тому числі | | | | | | | |
|---|----------------------------|--------|---------------------------|--------|------------------------------|--------|--------------------------------|--------|------------|--------|
| | | | власні кошти підприємства | | довгострокові кредити банків | | короткострокові кредити банків | | інші кошти | |
| | тис. грн. | % | тис. грн. | % | тис. грн. | % | тис. грн. | % | тис. грн. | % |
| ТОВ «Євротранс-нафта» | 282,0 | 9,26 | 239,1 | 9,28 | 15,2 | 6,11 | 5,6 | 4,39 | 22,1 | 24,05 |
| ТОВ «Транспортно-експедиторська компанія «ТрансКом» | 483,0 | 15,87 | 439,6 | 17,07 | 25,6 | 10,29 | 17,8 | 13,95 | 0,0 | 0,00 |
| ТОВ «Виробничо-комерційна фірма «Телтрон» | 892,0 | 29,30 | 708,5 | 27,51 | 95,6 | 38,41 | 35,6 | 27,90 | 52,3 | 56,91 |
| ТОВ «Юста» | 868,0 | 28,52 | 740,8 | 28,76 | 60,2 | 24,19 | 51,8 | 40,60 | 15,2 | 16,54 |
| ПАТ «Науково-виробниче підприємство «Орбіта» | 519,0 | 17,05 | 447,6 | 17,38 | 52,3 | 21,01 | 16,8 | 13,17 | 2,3 | 2,50 |
| Разом | 3044,0 | 100,00 | 2575,6 | 100,00 | 248,9 | 100,00 | 127,6 | 100,00 | 91,9 | 100,00 |

Таблиця Д.4 – Динаміка структури джерел фінансування інноваційних витрат транспортних підприємств вибіркової сукупності за 2013 р.

| Назва підприємства | Всього інноваційних витрат | | У тому числі | | | | | | | |
|---|----------------------------|--------|---------------------------|--------|------------------------------|--------|--------------------------------|--------|------------|--------|
| | | | власні кошти підприємства | | довгострокові кредити банків | | короткострокові кредити банків | | інші кошти | |
| | тис. грн. | % | тис. грн. | % | тис. грн. | % | тис. грн. | % | тис. грн. | % |
| ТОВ «Євротранс-нафта» | 310,0 | 10,70 | 287,9 | 11,97 | 18,6 | 6,46 | 1,2 | 0,69 | 2,3 | 7,44 |
| ТОВ «Транспортно-експедиторська компанія «ТрансКом» | 442,0 | 15,25 | 399,0 | 16,59 | 27,8 | 9,65 | 15,2 | 8,77 | 0,0 | 0,00 |
| ТОВ «Виробничо-комерційна фірма «Телтрон» | 554,0 | 19,12 | 428,3 | 17,80 | 85,6 | 29,71 | 40,1 | 23,13 | 0,0 | 0,00 |
| ТОВ «Юста» | 1203,0 | 41,51 | 949,3 | 39,46 | 120,6 | 41,86 | 104,5 | 60,27 | 28,6 | 92,56 |
| ПАТ «Науково-виробниче підприємство «Орбіта» | 389,0 | 13,42 | 341,1 | 14,18 | 35,5 | 12,32 | 12,4 | 7,15 | 0,0 | 0,00 |
| Разом | 2898,0 | 100,00 | 2405,6 | 100,00 | 288,1 | 100,00 | 173,4 | 100,00 | 30,9 | 100,00 |

Таблиця Д.5 – Динаміка структури джерел фінансування інноваційних витрат транспортних підприємств вибіркової сукупності за 2014 р.

| Назва підприємства | Всього інноваційних витрат | | У тому числі | | | | | | | |
|---|----------------------------|--------|---------------------------|--------|------------------------------|--------|--------------------------------|--------|------------|--------|
| | | | власні кошти підприємства | | довгострокові кредити банків | | короткострокові кредити банків | | інші кошти | |
| | тис. грн. | % | тис. грн. | % | тис. грн. | % | тис. грн. | % | тис. грн. | % |
| ТОВ «Євротранс-нафта» | 51,0 | 18,75 | 47,0 | 23,91 | 2,3 | 4,26 | 0,0 | 0,00 | 1,7 | 100,00 |
| ТОВ «Транспортно-експедиторська компанія «ТрансКом» | 108,0 | 39,71 | 82,9 | 42,17 | 15,4 | 28,52 | 9,7 | 49,24 | 0,0 | 0,00 |
| ТОВ «Виробничо-комерційна фірма «Телтрон» | 37,0 | 13,60 | 19,1 | 9,72 | 12,3 | 22,78 | 5,6 | 28,43 | 0,0 | 0,00 |
| ТОВ «Юста» | 57,0 | 20,96 | 36,3 | 18,46 | 18,4 | 34,07 | 2,3 | 11,68 | 0,0 | 0,00 |
| ПАТ «Науково-виробниче підприємство «Орбіта» | 19,0 | 6,99 | 11,3 | 5,75 | 5,6 | 10,37 | 2,1 | 10,66 | 0,0 | 0,00 |
| Разом | 272,0 | 100,00 | 196,6 | 100,00 | 54,0 | 100,00 | 19,7 | 100,00 | 1,7 | 100,00 |

Додаток Е

Таблиця Е.1 – Оцінка інноваційного потенціалу досліджуваних підприємств за підсумками 2010 р., тис. грн.

| Показники | ТОВ «Євротранс- нафта» | ТОВ «Транспортно- експедиторська компанія «ТрансКом» | ТОВ «Виробничо- комерційна фірма «Телтрон» | ТОВ «Юста» | ПАТ «Науково- виробниче підприємство «Орбіта» |
|--|------------------------------|--|--|---------------|--|
| Власний капітал | 491575,0 | 11117,0 | 965,0 | 12524,0 | 435,0 |
| Необоротні активи | 410244,0 | 19311,0 | 2055,0 | 14097,0 | 1256,0 |
| Власний оборотний капітал | 81331,0 | -8194,0 | -1090,0 | -1573,0 | -821,0 |
| Довгострокові зобов'язання | 244816,0 | 3370,0 | 459,0 | 1775,0 | 134,0 |
| Короткострокові кредити | 108358,0 | 12693,0 | 1025,0 | 86,0 | 640,0 |
| Витрати на забезпечення запасів | 384329,0 | 7185,0 | 88,0 | 239,0 | 300,0 |
| Витрати інноваційного спрямування | 641,0 | 480,0 | 634,0 | 555,0 | 321,0 |
| Надлишок (+) або нестача (-) власних оборотних коштів для покриття витрат операційної діяльності та впровадження базисних і поліпшуваних технологій | -303639,0 | -15859,0 | -1812,0 | -2367,0 | -1442,0 |
| Надлишок (+) або нестача (-) власних оборотних коштів та довгострокових джерел для покриття витрат операційної діяльності та впровадження базисних і поліпшуваних технологій | -58823,0 | -12489,0 | -1353,0 | -592,0 | -1308,0 |
| Надлишок (+) або нестача (-) загальної величини основних джерел для покриття витрат операційної діяльності та впровадження базисних і поліпшуваних технологій | 49535,0 | 204,0 | -328,0 | -506,0 | -668,0 |
| Тривимірний показник інноваційного потенціалу | F = (0, 0, 1) | F = (0, 0, 1) | F = (0, 0, 0) | F = (0, 0, 0) | F = (0, 0, 0) |
| Тип інноваційного потенціалу | низький | низький | відсутній | відсутній | відсутній |

Таблиця Е.2 – Оцінка інноваційного потенціалу досліджуваних підприємств за підсумками 2014 р., тис. грн.

| Показники | ТОВ «Євротранс- нафта» | ТОВ «Транспортно- експедиторська компанія «ТрансКом» | ТОВ «Виробничо- комерційна фірма «Телтрон» | ТОВ «Юста» | ПАТ «Науково- виробниче підприємство «Орбіта» |
|---|------------------------------|--|--|---------------|--|
| Власний капітал | 640891,0 | 23404,0 | -568,0 | 17755,0 | 1576,0 |
| Необоротні активи | 436042,0 | 23216,0 | 11804,0 | 25791,0 | 1989,0 |
| Власний оборотний капітал | 204849,0 | 188,0 | -12372,0 | -8036,0 | -413,0 |
| Довгострокові зобов'язання | 105003,0 | 5819,0 | 9472,0 | 5042,0 | 234,0 |
| Короткострокові кредити | 320156,0 | 10644,0 | 2900,0 | 1507,0 | 20,0 |
| Витрати на забезпечення запасів | 729421,0 | 7586,0 | 100,0 | 186,0 | 81,0 |
| Витрати інноваційного спрямування | 51,0 | 108,0 | 37,0 | 57,0 | 19,0 |
| Надлишок (+) або нестача (-) власних оборотних коштів для покриття витрат операційної діяльності та впровадження базисних і поліпшуючих технологій | -524623,0 | -7506,0 | -12509,0 | -8279,0 | -513,0 |
| Надлишок (+) або нестача (-) власних оборотних коштів та довгострокових джерел для покриття витрат операційної діяльності та впровадження базисних і поліпшуючих технологій | -419620,0 | -1687,0 | -3037,0 | -3237,0 | -279,0 |
| Надлишок (+) або нестача (-) загальної величини основних джерел для покриття витрат операційної діяльності та впровадження базисних і поліпшуючих технологій | -99464,0 | 8957,0 | -137,0 | -1730,0 | -259,0 |
| Тривимірний показник інноваційного потенціалу | F = (0, 0, 0) | F = (0, 0, 1) | F = (0, 0, 0) | F = (0, 0, 0) | F = (0, 0, 0) |
| Тип інноваційного потенціалу | відсутній | низький | відсутній | відсутній | відсутній |

АНКЕТА

**стандартизованого інтерв'ю з питань доцільності запровадження
вдосконалення процесу управління залученням інновацій на
підприємствах сфери послуг**

м. Дніпропетровськ

2015 р.

ШАНОВНИЙ РЕСПОНДЕНТЕ!

Ми запрошуємо Вас до участі в науковому дослідженні, яке проводиться Дніпропетровським національним університетом імені Олеся Гончара. Мета цього дослідження – виявлення *найбільш ефективних організаційних форм вдосконалення процесу управління залученням інновацій на підприємствах сфери послуг*. Ваша задача – *дати експертну оцінку ефективності* тій чи іншій концепції з точки зору її практичної реалізації. На основі аналізу експертних оцінок (серед яких буде і Ваша) буде розроблена система рекомендацій, щодо поліпшення роботи підприємства в цілому. При відповіді на питання анкети необхідно обвести номер відповіді або зробити відповідну відмітку в таблиці. Може бути декілька відповідей.

Питання анкети стосуються вдосконалення процесу управління залученням інновацій на підприємствах сфери послуг.

Якщо на деякі питання Вам буде важко відповісти, можете їх пропустити, але бажано, щоб таких пропусків було небагато. Підписувати анкету необов'язково, але для більш детального аналізу результатів нам дуже необхідна Ваша інформація про себе (стать, вік, рівень доходів та ін.), відповідні питання знаходяться в кінці анкети. Основні завдання дослідження розроблені у відповідності до завдань, що вирішує в Україні Державна цільова економічна програма розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 року та Транспортна стратегія України на період до 2020 року. Вони полягають у з'ясуванні проблем, що перешкоджають розвитку пасажирських автомобільних перевезень в Україні, а також у визначенні концептуальних засад, яких потребують підприємства пасажирського автомобільного транспорту задля здійснення соціально-економічного розвитку країни – підвищення рівня життя населення. Просимо Вас відповісти на питання запропонованої анкети. Заздалегідь вдячні Вам за співпрацю!

ФОРМУВАННЯ МЕТОДИЧНИХ ОСНОВ АКТИВІЗАЦІЇ ІННОВАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

1. Визначте, будь ласка, пріоритетність окремих принципів забезпечення технологічного оновлення на основі інноваційного розвитку на підприємствах транспортних послуг?

| Основні принципи забезпечення інноваційного оновлення | Неважливо | Помірно важливо | Важливо | Дуже важливо | Найважливіше |
|---|-----------|--------------------|---------|--------------|--------------|
| 1.1. Економічне зростання країни | | | | | |
| 1.2. Збереження екосистеми | | | | | |
| 1.3. Добробут громадян | | | | | |
| 1.4. Ефективне використання природних ресурсів (паливо) | | | | | |
| 1.5. Культурний розвиток нації | | | | | |
| 1.6. Підвищення рівня безпеки перевезень пасажирів | | | | | |
| 1.7. Оновлення автомобільними перевізниками рухомого складу | | | | | |
| 1.8. Інтеграція автомобільної транспортної системи до європейської | | | | | |
| 1.9. Міжнародне співробітництво в сфері пасажирських перевезень | | | | | |
| 1.10. Інше (що саме?) _____ | | | | | |

2. Які з наведених нижче інституцій найбільше впливають на залучення інновацій на підприємствах сфери транспортних послуг?

| Види інституцій, що впливають на залучення інновацій на підприємствах сфери транспортних послуг | Неважливо | Помірно важливо | Важливо | Дуже важливо | Найважливіше |
|---|-----------|--------------------|---------|-----------------|--------------|
| 2.1. Обласна державна адміністрація | | | | | |
| 2.2. Управління інфраструктури | | | | | |
| 2.3. Міськвиконком | | | | | |
| 2.4. Представники місцевого самоврядування | | | | | |
| 2.5. Всеукраїнська асоціація автомобільних перевізників | | | | | |
| 2.6. Засоби масової інформації | | | | | |
| 2.7. Менеджмент підприємств пасажирського автомобільного транспорту | | | | | |
| 2.8. Інші (вказати) _____ | | | | | |
| 2.9. Ніхто з них не впливає | | | | | |
| 2.10. Не можу визначити | | | | | |

3. Визначте, будь ласка, наскільки важливі наступні складові для конкурентоспроможності на підприємствах сфери транспортних послуг?

| Пріоритети конкурентоспроможності на підприємствах сфери транспортних послуг | Неважливо | Помірно важливо | Важливо | Дуже важливо | Найважливіше |
|--|-----------|--------------------|---------|-----------------|--------------|
| 3.1. Гарантії виконання послуги | | | | | |
| 3.2. Санітарно-гігієнічні вимоги до пасажирського приміщення автобусів | | | | | |
| 3.3. Вимоги до внутрішнього освітлення салону | | | | | |
| 3.4. Інформаційно-інституційне обслуговування | | | | | |
| 3.5. Комфортабельність транспортного пересування | | | | | |
| 3.6. Час перебування на лінії | | | | | |
| 3.7. Кваліфікація фахівців | | | | | |
| 3.8. Охорона навколишнього природного середовища | | | | | |
| 3.9. Безпека перевезень пасажирів | | | | | |
| 3.10. Інше (що саме?) _____ | | | | | |

4. Визначте, будь ласка, наскільки якісно на підприємствах сфери транспортних послуг забезпечується впровадження інновацій?

| Якість забезпечення впровадження інновацій | Відповідь |
|--|-----------|
| 4.1. Повністю забезпечують | |
| 4.2. Майже повністю забезпечують | |
| 4.3. Частково забезпечують | |
| 4.4. Майже не забезпечують | |
| 4.5. Зовсім не забезпечують | |
| 4.6. Ваш варіант: _____ | |

5. Які труднощі, на Вашу думку, найбільше перешкоджають розвитку інновацій на підприємствах сфери транспортних послуг?

| Труднощі, що перешкоджають розвитку інновацій на підприємствах сфери транспортних послуг | Неважливо | Помірно важливо | Важливо | Дуже важливо | Найважливіше |
|--|-----------|--------------------|---------|--------------|--------------|
| 5.1. Проблеми законодавчого характеру | | | | | |
| 5.2. Недостатній рівень підтримки з боку центральної влади | | | | | |
| 5.3. Недостатній рівень підтримки з боку місцевої влади | | | | | |
| 5.4. Обмеженість податкового стимулювання для інноваційних транспортних підприємств | | | | | |
| 5.5. Недостатній рівень фінансування з боку держави | | | | | |
| 5.6. Перешкоди з боку громадськості | | | | | |
| 5.7. Обмеженість матеріальних ресурсів підприємства | | | | | |
| 5.8. Відсутність кваліфікованих кадрів | | | | | |
| 5.9. Недостатній рівень запровадження міжнародного досвіду | | | | | |
| 5.10. Інше (що саме?) _____ | | | | | |

6. Оцініть, будь ласка, вплив наступних факторів на розвиток інновацій підприємств сфери транспортних послуг?

| Фактори розвитку міжнародної торгівлі | Практично не ефективно | Малоефективна | Достатньо ефективно | Відчутно ефективно | Високоєфективна |
|---|------------------------|---------------|---------------------|--------------------|-----------------|
| 6.1. Поглиблення міжнародного поділу праці й інтернаціоналізація виробництва | | | | | |
| 6.2. НТР, яка сприяла оновленню основного капіталу, створенню нових галузей економіки | | | | | |
| 6.3. Значне збільшення частки послуг | | | | | |
| 6.4. Активна діяльність ТНК на світовому ринку | | | | | |
| 6.5. Регулювання міжнародної торгівлі в межах СОТ | | | | | |
| 6.6. Розвиток економічної і передусім торговельної інтеграції: усунення регіональних бар'єрів, формування спільних ринків, зон вільної торгівлі | | | | | |
| 6.7. Здобуття політичної незалежності колишніми колоніальними країнами і їх наступний розвиток | | | | | |
| 6.8. Розвиток міжнародної логістики | | | | | |
| 6.9. Дії уряду України щодо сприяння розвитку експорту | | | | | |
| 6.10. Стимулювання розвитку експортно-орієнтованих виробників в Україні | | | | | |
| 6.11. Ваша думка: _____ | | | | | |

7. Наскільки, на Вашу думку є ефективними наступні інструменти, що забезпечують просування українських товарів сфери транспортних послуг на сучасному етапі?

| Інструменти українських товарів сфери транспортних послуг | Практично не ефективно | Малоефективна | Достатньо ефективно | Відчутно ефективно | Високоєфективна |
|---|------------------------|---------------|---------------------|--------------------|-----------------|
| 7.1. Стимулювання виробництва експортної продукції, зокрема продукції високого ступеню обробки, а також наукомісткої та високотехнологічної продукції | | | | | |
| 7.2. Сприяння модернізації та технічному переозброєнню експортноорієнтованих виробничих потужностей | | | | | |
| 7.3. Оптимізація національного правового та нормативно-інституційного режиму здійснення експортних операцій | | | | | |
| 7.4. Удосконалення механізму фінансування та кредитування виробництв, які здійснюють експорт | | | | | |
| 7.5. Налаштування ефективної системи страхування експортних операцій | | | | | |
| 7.6. Забезпечення отримання сертифікатів на продукцію вітчизняного виробництва відповідно до метрологічного та стандартизаційного оформлення вимог західних ринків | | | | | |
| 7.7. Стимулювання інвестиційної діяльності як національних, так і іноземних фізичних та юридичних осіб в експортноорієнтованому секторі економіки за допомогою фінансових, податкових, економічних механізмів | | | | | |
| 7.8. Розробка та впровадження системи національних пріоритетів у міжнародній торгівлі та їх практична імплементація засобами державного регулювання | | | | | |
| 7.9. Створення міжнародних компаній, просування міжнародних компаній на національному ринку | | | | | |
| 7.10. Міжнародні інвестиції | | | | | |
| 7.11. Проведення національних і міжнародних форумів і виставок | | | | | |
| 7.12. Спрощення митних процедур при експорті – імпорті продукції | | | | | |
| 7.13. Перегляд підходів до формування експортно-імпортних квот | | | | | |
| 7.14. Ваша думка: | | | | | |

8. Оцініть, будь ласка, важливість дотримання наступних вимог з метою забезпечення інновацій на підприємствах сфери транспортних послуг?

| Вимоги до забезпечення інновацій на підприємствах сфери транспортних послуг | Неважливо | Помірно важливо | Важливо | Дуже важливо | Найважливіше |
|---|-----------|-----------------|---------|--------------|--------------|
| 8.1. Поліпшення якості та комфорту пересування пасажирів | | | | | |
| 8.2. Застосування міжнародних стратегій фінансування інновацій | | | | | |
| 8.3. Підвищення якості технічних стандартів | | | | | |
| 8.4. Удосконалення організації медичних оглядів водіїв | | | | | |
| 8.5. Розвиток техніко-технологічної бази підприємства | | | | | |
| 8.6. Підвищення кваліфікації працівників підприємств | | | | | |
| 8.7. Удосконалення механізмів фінансування та залучення інвестицій в розвиток пасажирських автомобільних перевезень | | | | | |
| 8.8. Збереження і зміцнення здоров'я населення | | | | | |
| 8.9. Ефективна охорона навколишнього середовища | | | | | |
| 8.10. Інше (що саме?) | | | | | |

9. Визначте, будь ласка, наскільки актуальними є наступні проблеми для підприємств сфери транспортних послуг?

| Актуальні проблеми пасажирських перевезень для підприємств сфери транспортних послуг | Не є проблемою | Потребує уваги | Потребує розгляду і подальшого її вирішення | Потребує першочергового вирішення |
|--|----------------|----------------|---|-----------------------------------|
| 9.1. Технічний стан та використання основних засобів | | | | |
| 9.2. Фінансовий стан | | | | |
| 9.3. Регулярність залучення інноваційних проектів | | | | |
| 9.4. Впровадження міжнародних стандартів | | | | |
| 9.5. Інфраструктура | | | | |
| 9.6. Кваліфікація робочих кадрів | | | | |
| 9.7. Маршрутна мережа та дорожні умови | | | | |
| 9.8. Рівень розвитку техніко-технологічної бази | | | | |
| 9.9. Висока собівартість продукції | | | | |
| 9.10. Інше (що саме?) | | | | |

10. Як Ви вважаєте, наскільки доцільним буде використання наступних механізмів інтеграції підприємств сфери транспортних послуг України на міжнародні ринки?

| Механізми інтеграції компаній України на міжнародні товарні ринки | Абсолютно недоцільно | Недоцільно | Скоріш недоцільно, чим доцільно | Скоріш доцільно, чим недоцільно | Доцільно | Доцільно, проте потребує подальшого розгляду цього аспекту є дуже важливим і |
|--|----------------------|------------|---------------------------------|---------------------------------|----------|--|
| 10.1. Забезпечення матеріальної основи для участі у міжнародній торгівлі | | | | | | |
| 10.2. Підвищення міжнародної конкурентоспроможності компанії | | | | | | |
| 10.3. Визначення напрямів спеціалізації на світових ринках товарів та послуг | | | | | | |
| 10.4. Самоідентифікація компанії за приналежністю до національної економіки та відображення національного економічного потенціалу на глобальному рівні | | | | | | |
| 10.5. Визначення тактичних та стратегічних пріоритетів розвитку в умовах інтеграції до світового господарства | | | | | | |
| 10.6. Створення підґрунтя для участі у процесах регіональної економічної інтеграції | | | | | | |
| 10.7. Стимулювання власного виробництва з метою участі у міжнародній торгівлі | | | | | | |
| 10.8. Участь у міжнародній виставковій та ярмарковій діяльності | | | | | | |
| 10.9. Створення зрозумілої для іноземних партнерів та загальноприйнятної структури управління компанією | | | | | | |
| 10.10. Розвиток корпоративної соціальної відповідальності як структурної ланки діяльності компанії на національному та міжнародному рівні | | | | | | |
| 10.11. Зацікавленість українських банків у фінансуванні зовнішньоекономічних торговельних операцій | | | | | | |
| 10.12. Спрощення процедури відкриття зарубіжних представництв і підрозділів компанії | | | | | | |
| 10.13. Приведення українського законодавства до норм міжнародного контрактного права | | | | | | |
| 10.14. Ваш варіант: _____ | | | | | | |

11. Які сегменти регулювання торговельної діяльності в Україні, на Вашу думку потребують удосконалення з метою адаптації до міжнародних стандартів?

| Сегменти регулювання торговельної діяльності | Потребують повного перегляду та радикальних змін | Необхідне серйозне удосконалення | Необхідне досить значне удосконалення | Необхідне лише незначне удосконалення | Не потребують ніякого удосконалення |
|--|--|----------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------|
| 11.1. Захист прав споживачів і конкуренції у сфері торгівлі та ресторанного господарства | | | | | |
| 11.2. Загальні засади функціонування підприємств сфери торгівлі, ресторанного господарства і послуг | | | | | |
| 11.3. Здійснення торгівлі на ринках | | | | | |
| 11.4. Умови продажу продовольчих і непродовольчих товарів та їх окремих найменувань | | | | | |
| 11.5. Спеціалізована торгівля (автомобілями, лікero-горілчаними виробами, тютюновими виробами) | | | | | |
| 11.6. Питання щодо використання штрихового кодування товарів, засобів вимірювальної техніки та електронних контрольно-касових апаратів | | | | | |
| 11.7. Питання щодо втрати товарів під час їх транспортування, зберігання та реалізації | | | | | |
| 11.8. Порядок отримання ліцензій | | | | | |
| 11.9. Страхування фінансових ризиків | | | | | |
| 11.10. Міжнародна сертифікація | | | | | |
| 11.11. Ваш варіант: _____ | | | | | |

12. Якими, на Вашу думку, є негативні показники надання пасажирських послуг наступними підприємствами пасажирського автомобільного транспорту?

| Негативні показники пасажирських послуг підприємств пасажирського автомобільного транспорту | Практично не ефективно | Малоефективна | Достатньо ефективно | Відчутно ефективно | Високоефективна |
|---|------------------------|---------------|---------------------|--------------------|-----------------|
| 12.1. Показники безпеки руху | | | | | |
| 12.2. Показники комфортності | | | | | |
| 12.3. Показники регулярності перевезень | | | | | |
| 12.4. Показники швидкості | | | | | |
| 12.5. Показники рухомого складу | | | | | |
| 12.6. Показники вартості перевезення пасажирів | | | | | |
| 12.7. Показники маршрутної мережі | | | | | |
| 12.8. Показники рівня кваліфікації водія (екіпажу) | | | | | |
| 12.9. Показники організації перевезень | | | | | |
| 12.10. Інше (що саме?) | | | | | |

13. Визначте, будь ласка, пріоритетність напрямів технологічного оновлення наступними підприємствами пасажирського автомобільного транспорту?

| Пріоритетні напрями інноваційного оновлення підприємств пасажирського автомобільного транспорту | Практично не ефективно | Малоефективна | Достатньо ефективно | Відчутно ефективно | Високоєфективна |
|---|------------------------|---------------|---------------------|--------------------|-----------------|
| 13.1. Технологічне оновлення парку рухомого складу | | | | | |
| 13.2. Модернізація рухомого складу | | | | | |
| 13.3. Оптимізація маршрутної мережі | | | | | |
| 13.4. Покращання організації перевезень | | | | | |
| 13.5. Підвищення кваліфікації водіїв (екіпажу) | | | | | |
| 13.6. Забезпечення комплексності обслуговування пасажирів | | | | | |
| 13.7. Удосконалення інформаційно-диспетчерських послуг | | | | | |
| 13.8. Запровадження інновацій як напрямку покращання якості перевезень пасажирів | | | | | |
| 13.9. Досягнення максимальної безпеки та надійності транспортних послуг | | | | | |
| 13.10. Інше (що саме?) _____ | | | | | |

ВІДОМОСТІ ПРО СОЦІАЛЬНИЙ СТАТУС РЕСПОНДЕНТА

1. Вид діяльності підприємства(організації) де Ви працюєте:

- 1) виробництво;
- 2) реалізація;
- 3) посередництво;
- 4) фінансова діяльність;
- 5) освітня діяльність;
- 6) благодійництво та спонсорство, громадські організації;
- 7) органи державного управління та місцевого самоврядування;
- 8) інше (що саме?) _____.

2. Рівень Вашої освіти:

- 1) повна загальна середня;
- 2) неповна вища;
- 3) базова вища;
- 4) повна вища;

- 5) науковий ступінь;
- 6) отримали диплом з відзнакою;
- 7) інше.

3. Ви працюєте ...?

- 1) економістом;
- 2) менеджером;
- 3) юристом;
- 4) бухгалтером;
- 5) інженером;
- 6) філологом;
- 7) педагогом;
- 8) лікарем;
- 9) працівником робітничої професії;
- 10) студентом;
- 11) пенсіонером;
- 12) інше (вказіть) _____.

4. Вкажіть, будь ласка, Ваш вік:

- 1) 16-25 років;
- 2) 26-45 років;
- 3) 46-65 років;
- 4) 66 років та старше.

5. Ваша стать:

- 1) чоловіча;
- 2) жіноча.

**6. Вкажіть, будь-ласка, середньомісячний дохід на одного члена
Вашої родини:**

- 1) 800-1500 грн.;
- 2) 1600-2300 грн.;
- 3) 2400-3100 грн.;
- 4) 3200-3900грн.;
- 5) 4000-4900 грн.;
- 6) більше 5000 грн.

ДЯКУЄМО ЗА СПІВПРАЦЮ!



УКРАЇНА

ДНІПРОПЕТРОВСЬКА ОБЛАСНА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ

УПРАВЛІННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ

пр. Кірова, 2, м. Дніпропетровськ, 49004 тел. (056) 42-80-88, факс (056) 742-84-57, e-mail: trans@adm.dp.ua

№ 38/5/11-14на № _____ від 27.11.2014р.

Максімчуку О.С.

Управлінням інфраструктури Дніпропетровської обласної державної адміністрації розглянуто пропозиції щодо визначення напрямів удосконалення інноваційного розвитку підприємств сфери послуг, подані Максимчуком Олександром Степановичем у дисертаційній роботі на тему «Організаційно-економічний механізм інноваційного розвитку підприємств сфери послуг».

З метою удосконалення інноваційного розвитку транспортних підприємств схвалено обґрунтовані пропозиції щодо формування організаційно-економічного механізму їх інноваційного розвитку, підходи щодо визначення параметрів інноваційного розвитку транспортних підприємств та виділені напрями регулювання інноваційної діяльності підприємств сфери послуг.

Представлені рекомендації щодо вдосконалення процесу управління інноваційним розвитком будуть використані фахівцями управління для обґрунтування стратегічних напрямів розвитку транспортних підприємств при формуванні Програми розвитку та вдосконалення автомобільного транспорту в Дніпропетровській області.

Заступник начальника управління



Г.В. Немога



Публічне акціонерне товариство
«Науково-виробниче підприємство «Орбіта»

49600, Україна, м. Дніпропетровськ,
вул. Панікахи, 2

№ 23/01-4 від 14.04.2015 р.
на № _____ від «___» _____ 201__ р.

**Довідка про впровадження
результатів дисертаційного дослідження
Максінчука Олександра Степановича**

Результати дисертаційного дослідження Максінчука О.С. з формування організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку підприємств сфери послуг були використані на ПАТ «Науково-виробниче об'єднання «Орбіта».

Особливу актуальність для підприємства становлять: теоретико-методичні підходи до вибору напрямків інноваційного розвитку підприємства транспортної галузі та рекомендації з удосконалення управління інноваційною діяльністю на транспортному підприємстві.

Застосування наведених наукових положень дозволило ПАТ «Науково-виробниче об'єднання «Орбіта» покращити систему планування інноваційного розвитку підприємства та ухвалювати обґрунтовані управлінські рішення з розробки та впровадження нововведень на підприємстві.

Генеральний директор



Войко В.О.



Товариство з обмеженою відповідальністю
«Юста»

51400, Дніпропетровська обл., м. Павлоград, вул. Шутя, 3в

№ 15
на № _____ від « 16 » грудня 2014 р.

Довідка про впровадження
результатів дисертаційного дослідження
Максімчука Олександра Степановича

Даною довідкою підтверджуємо актуальність і практичну цінність результатів дисертаційної роботи Максімчука О.С. для ТОВ «Юста» в частині запропонованих підходів до оцінки можливих шляхів інноваційного розвитку підприємства та побудови системи управління інноваційним розвитком підприємства з урахуванням особливостей діяльності ТОВ «Юста».

Пропозиції, що містяться в роботі, були використанні при підготовці плану діяльності ТОВ «Юста» на 2015 р., а для їх практичної реалізації було використано підходи до вибору напрямів інноваційного розвитку підприємства.

Наведені рекомендації та пропозиції характеризуються практичною спрямованістю для транспортних підприємств.

Директор



Дмитриченко О.Г.

**Товариство з обмеженою відповідальністю
"Виробничо-комерційна фірма "Телтрон"**

вул. Робоча, 160А, м. Дніпропетровськ, 49000, Україна
+38(056) 770-39-04

25.02.2015 №

Максімчуку О.С.

Довідка

Результати дисертаційного дослідження Максимчука О.С. щодо організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку підприємств сфери послуг пройшли апробацію на ТОВ «Виробничо-комерційна фірма «Телтрон».

На основі наукових досліджень здійснена оцінка інноваційного потенціалу підприємства, визначено фактори і досліджено їх вплив на формування стратегії інноваційного розвитку підприємства, на підставі чого обґрунтовані управлінські рішення удосконалення інноваційного розвитку підприємства.

В практичній діяльності ТОВ «Виробничо-комерційна фірма «Телтрон» використовуються методичні рекомендації оцінювання ефективності управління інноваційним розвитком підприємства.

Довідка видана для подання у спеціалізовану вчену раду за місцем захисту дисертації.

Генеральний директор



Терновенко Г.І.

ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ

«ЄВРОТРАНС-НАФТА»

вул. Вакаленчука, 3а, оф. 304, м. Дніпропетровськ, 49061, Україна
тел.: (056) 370-71-39, (056) 370-71-38, факс (0562) 37-71-39

Вих. № 02/14
«18» 09 2014 р.

ДОВІДКА

про впровадження результатів дисертаційного дослідження
Максімчука О.С. на тему «Організаційно-економічний механізм
інноваційного розвитку підприємств сфери послуг»

Розробки дисертаційного дослідження Максімчука О.С. щодо інноваційного розвитку підприємств сфери послуг знайшли практичну реалізацію при розробці напрямів інноваційного розвитку на ТОВ «Євротранс-нафта». Так фахівцями підприємства були використані розроблені Максімчуком О.С. методичні підходи до диверсифікації інноваційного розвитку, методичні засади оцінки ефективності управління інноваційним розвитком підприємства та методи підготовки управлінських рішень в управлінні інноваційним розвитком підприємства.

Представлені рекомендації спрямовані на удосконалення господарської діяльності підприємства, яка досягається за рахунок більш обґрунтованої підготовки управлінських рішень з інноваційного розвитку підприємства.

Директор



Оберемок П.С.



Товариство з обмеженою
відповідальністю

Транспортно-експедиторська
компанія «ТрансКом»

вул. Ленінградська, 65, оф. 232, корп. 9,
м. Дніпропетровськ, 49000, Україна

24.06.2014 № 01/15-14

**Довідка
про впровадження результатів дисертаційного
дослідження Максимчука Олександра Степановича**

Результати дисертаційного дослідження Максимчука О.С. з формування організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку підприємств сфери послуг пройшли апробацію на ТОВ «Транспортно-експедиторська компанія «ТрансКом».

Особливу актуальність для підприємства мають такі запропоновані у дисертації розробки:

1. Оцінка ефективності управління інноваційним розвитком підприємства.
2. Методичні підходи з підготовки управлінських рішень, спрямованих на удосконалення управління інноваційним розвитком підприємства.
3. Методи оптимізації інноваційної діяльності підприємства.


Застосування цих розробок дозволило підприємству зробити об'єктивну оцінку власного інноваційного потенціалу та виділити шляхи інноваційного розвитку на майбутнє.

Генеральний директор



Севріков С.М.

«УЗГОДЖЕНО»

Проректор з наукової роботи
Дніпропетровського національного
університету імені Олеся Гончара
 В.І. Карплюк

« 17 » 12 20 13 р.

«ЗАТВЕРДЖЕНО»

Проректор з науково-педагогічної роботи
Дніпропетровського національного
університету імені Олеся Гончара
 С.О. Черніський

« 17 » 12 20 13 р.

АКТ

**впровадження результатів науково-дослідної роботи
Максімчука Олександра Степановича
у навчальний процес економічного факультету
Дніпропетровського національного університету імені Олеся Гончара**

1. Робота Максімчука О.С. виконувалась у межах д/б теми 0112U000202 (№5-272-12) «Фінансовий механізм вирішення глобальних проблем: попередження економічних криз», у період 01.01.2012 р. – 31.12.2013 р.

2. Звіт про результати виконання робіт за темою було заслухано на засіданні Ради економічного факультету Дніпропетровського національного університету імені Олеся Гончара 26.11.2013 р., протокол №5.

Доповідач – науковий керівник, д.ф.-м.н., професор Смирнов Сергій Олександрович.

3. Стисла характеристика результатів дослідження Максімчука О.С.:

Неухильне підвищення ролі інновацій вимагає розв'язання багатьох проблем регулювання наукового-технологічного розвитку підприємств сфери послуг, пов'язаних з пошуком шляхів трансформації міжнародного досвіду інноваційної політики до українських реалій. У сучасних умовах все більш значущими стають теоретичні та методичні положення з розробки механізму ефективного інноваційного розвитку підприємств сфери послуг, більш активної державної політики на всіх рівнях, спрямованої на підтримку їх розвитку. Саме це вищезазначене актуальність поведеного дослідження та його завдання.

У сучасних умовах господарювання одним з головних показників розвитку підприємств сфери послуг є конкурентоспроможність послуг, яка безпосередньо пов'язана з рівнем інноваційної діяльності у виробництві та управлінні на кожному сервісному підприємстві.

У межах проведеного дослідження були отримані наукові результати, що полягають у наступному:

- обґрунтовані стратегічні напрямки розвитку інноваційного підприємництва в сфері послуг;

- дістали подальшого розвитку методичні рекомендації щодо вибору інновацій, направлених на подолання наслідків економічних криз та підвищення адаптивності та гнучкості економічної системи суб'єкта господарювання у сфері послуг;

- удосконалено організаційно-економічний механізм інноваційного

розвитку підприємств сфери послуг.

Розроблений організаційно-економічний механізм інноваційного розвитку підприємств сфери послуг дозволяє розширити межі їх потенціалу, а застосування стратегічного підходу в управлінні підприємницькими структурами сфери послуг дозволить забезпечити необхідний рівень конкурентоспроможності та ефективності рішень шляхом розробки інноваційної стратегії.

Крім того, запропонований організаційно-економічний механізм інноваційного розвитку підприємств сфери послуг дозволяє гарантувати тривалу життєздатність організації, сформувати та забезпечувати підтримку конкурентних переваг, пов'язаних зі створенням, виробництвом і реалізацією продукції (послуг).

4. Відомості про розроблені об'єкти інтелектуальної власності Максимчука О.С.: опубліковано колективних монографій – 1, статей у фахових виданнях – 2, тез доповідей – 3, в т.ч:

1. Тенденції та стан інноваційного розвитку підприємств транспортної галузі України: Управління розвитком підприємства в інтеграційних умовах: Колективна монографія / за заг. ред. Т.В. Гринько. – Дніпропетровськ: Біла К.О., 2014. – С. 227-238.

2. Максимчук О.С. Стратегічні напрямки розвитку підприємств транспортної галузі /О.С. Максимчук// Економіст, 2013. – №8(322). – С. 61-63.

3. Максимчук О.С. Транспорт як пріоритетний напрям економічного розвитку сфери послуг /О.С. Максимчук// Держава та регіони. – Серія: Економіка та підприємництво. – 2013. – №1 (70). – С. 45-48.

5. Використання у навчальному процесі: Результати роботи впроваджені в навчальний процес економічного факультету Дніпропетровського національного університету імені Олеся Гончара при викладанні навчальних дисциплін «Економіка підприємства», «Економіка і організація інноваційної діяльності», «Управління потенціалом підприємства».

Нач. науково-дослідної частини

 Полішко О.М.

Зав. відділу з питань інтелектуальної власності

 Нікіфорова О.М.

Зав. навчальним відділом

 Верба О.В.

Зав. кафедрою

 Гринько Т.В.

Науковий керівник
д/б теми №0109U000132

 Смирнов С.О.

«УЗГОДЖЕНО»

Т.в.о. проректора з наукової роботи
Дніпропетровського національного
університету імені Олеся Гончара
_____ О.М. Полішко

« 26 » 05 2014 р.

«ЗАТВЕРДЖЕНО»

Проректор з науково-педагогічної роботи
Дніпропетровського національного
університету імені Олеся Гончара
_____ С.О. Чернецький

« 26 » 05 2014 р.

АКТ

**впровадження результатів науково-дослідної роботи
Максिमчука Олександра Степановича
у навчальний процес економічного факультету
Дніпропетровського національного університету імені Олеся Гончара**

1. Робота Максимчука О.С. виконувалась у межах д/б теми 0113U002059 (№ЕФ-46-13) «Розробка організаційно-економічного механізму функціонування суб'єктів господарювання, галузей та регіонів України у контексті концепції сталого розвитку», у період 01.01.2013 р. – 31.12.2015 р.

2. Звіт про результати виконання робіт за темою було заслухано на засіданні Ради економічного факультету Дніпропетровського національного університету імені Олеся Гончара 25.03.2014 р., протокол №10

Доповідач – науковий керівник, д.е.н., професор Єлісєєва Оксана Костянтинівна.

3. Стисла характеристика результатів дослідження Максимчука О.С.:

Сфера послуг в процесі ринкових перетворень вітчизняної економіки набуває якісно інших параметрів. У її складі сформувалися приватний та суспільний сектори, з'являються нові види послуг, відбувається функціональна та структурна перебудова елементів сервісу, що обумовлена розвитком людського чинника сучасного виробництва. Зазначені перетворення суттєво вплинули на сферу послуг, у якій протягом останнього десятиліття спостерігається економічне зростання.

У цих умовах особливого значення набуває інноваційний розвиток транспортних підприємств. Реалізація напрямів інноваційного розвитку транспортних підприємств дасть змогу модернізувати транспортну систему, збільшити пропускну спроможність транспортної мережі, підвищити рівень безпеки на транспорті, прискорити темпи інтеграції вітчизняної транспортної системи до європейської та світової транспортних систем, максимально використати вітчизняний транзитний потенціал держави.

У межах проведеного дослідження були отримані наукові результати, що полягають у наступному:

- сформовано інформаційне поле для управління вибором напрямків інноваційного розвитку підприємств сфери послуг;
- удосконалено теоретико-методичні підходи до вибору напрямків інноваційного розвитку підприємств транспортної галузі;

– розроблено рекомендації з удосконалення управління інноваційною діяльністю на транспортних підприємствах.

Проведене дослідження ролі інновацій у розв'язанні соціально-економічних проблем дозволило обґрунтувати необхідність та доцільність впровадження інноваційної моделі управління діяльністю транспортних підприємств.

Створення умов для розвитку транспортно-дорожнього комплексу на інноваційній основі потребує активізації державної політики у напрямку посилення інноваційної складової державних програм розвитку транспортних підгалузей, стимулювання транспортних підприємств до впровадження інновацій, запровадження державної підтримки найважливіших інноваційних проектів та наукових досліджень у транспортній сфері.

4. Відомості про розроблені об'єкти інтелектуальної власності Максимчука О.С.: опубліковано колективних монографій – 1, статей у фахових виданнях – 2, тез доповідей – 2, в т.ч:

1. Напрями забезпечення інноваційного розвитку підприємств сфери послуг: Удосконалення механізму інноваційного розвитку суб'єктів національної економіки України: Колективна монографія [Гринько Т.В., Кошевий М.М. та ін.]; За науковою редакцією д.е.н., проф. О.К. Єлісєєвої. – К.: Центр учбової літератури, 2013. – С. 173-211.

2. Максимчук О.С. Інноваційний розвиток підприємств сфери послуг в Україні / О.С. Максимчук // Актуальні проблеми розвитку сучасної економіки: Збірник матеріалів Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції. – Дніпропетровськ: «Герда», 2013. – С. 107-108.

3. Максимчук О.С. Особливості стратегії інноваційного розвитку підприємств сфери послуг / О.С. Максимчук // Розвиток національних економік в умовах глобальної нестабільності: Матеріали третьої Міжнародної науково-практичної конференції. – Одеса: Видавничий дім «Гельветика», 2013. – С. 106-109.

5. Використання у навчальному процесі: Результати роботи впроваджені в навчальний процес економічного факультету Дніпропетровського національного університету імені Олеся Гончара при викладанні навчальних дисциплін «Економіка підприємства», «Економіка і організація інноваційної діяльності», «Стратегічне управління підприємством».

Заст. нач. науково-дослідної частини

Сіліч-Балгаєва В.Б.

Зав. відділу з питань інтелектуальної власності

Нікіфорова О.М.

Зав. навчальним відділом
Зав. кафедрою
Науковий керівник
д/б теми №0113U002059

Верба О.В.
Гринько Т.В.
Єлісєєва О.К.